مكتبة الاهرام
للبحث العلمي

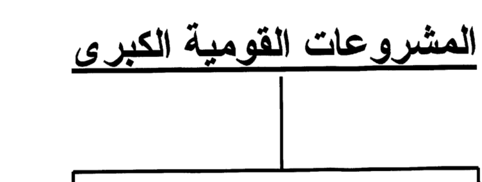
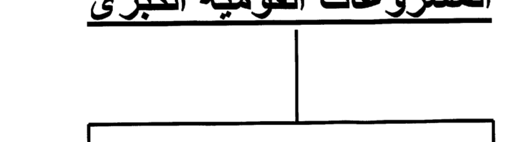
المشروعات
القومية الكبرى
١ - شرق العوينات
٢ - شرق التفريعة

المشروعات القومية الكبرى
١ - شرق العوينات
٢ - شرق التفريعة

إعـــــداد

مكتبة الأهرام للبحث العلمي

المشروعات القومية الكبرى

١- شرق العوينات

٢- شرق التفريعة

قائمة المصادر

أولا: الجرائد

الاهرام – الوفد – العالم اليوم – ١٩٩٨

ثانيا : المجلات

مجلة الاهرام الاقتصادى –١٩٩٨ / ١٩٩٩

ثالثا : الكتب

١ - كتاب الثورة الخضراء جرجس حلمى غازر - ١٩٩٩
٢ - مصر المستقبل محمد ندا - ١٩٩٩
٣- توشكى بين الحلم والحقيقة عمرو على الخربوطلى - ١٩٩٩

شرق العوينات

شرق العوينات

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	نرفض توشكى و نرحب بشرق العوينات	عباس الطرابيلى	الوفـــــد	٧٢٥	٩٨/١/١٥	١
٢	الصحراء الغربية	عمرو على الخربوطلى	(كتاب) توشكى بين الحلم والحقيقة		١٩٩٩	٣
٣	فى شرق العوينات : القطاع الخاص يخطف عملاء الحكومة	محمد ابراهيم	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٨٠	٩٩/٤/١٩	٥
٤	استثمارات القطاع الخاص تتجه لشرق العوينات	اسامة داود	العالم اليوم	٢٥٨٧	٩٩/٧/٣١	٨
٥	مثلث التنمية فى الجنوب	احمد نصر الدين	الأهرام	٤١١٧٠	٩٩/٨/٢٦	١٢
٦	محافظ الوادى الجديد يتفقد مشروعات العوينات	حسـين هنـدى	الأهرام	٤١١٧٧	٩٩/٩/٢	١٥
٧	شرق العوينات	حسين هندى	الأهرام	٤١١٨٩	٩٩/٩/١٤	١٦

الموضوع الرئيسي :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	عباس الطرابيلى
الموضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	٧٢٥
المصـــــدر :	الوفد	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/١/١٥

لكى يعرف المصريين

نرفض توشكى ونرحب بشرق العوينات لماذا؟

بقلم: عباس الطرابيلى

لا أحد يختلف علي هذا الهدف الكبير، ألا وهو تعمير الصحراء وزراعة المتاح من أرضها بالبشر والخير.. لأن الحلم يعنى الخروج من الوادى الضيق.. إلي الارض الواسعة.

ولكن الخلاف يتركز فى الطريقة. أى كيف؟..

الحكومة تفكر فى طريقة تكلف الخزانة والشعب أموالا طائلة.. ولن نقول لهدف فى نفس يعقوب..

ونحن نفكر فى وسيلة لا تزيد اعباء الأمة وان حققت نفس الهدف..

وللأسف مضت الحكومة فى تنفيذ مشروعها حتى قبل ان تسأل أحدا من الخبراء.. أو تلتفت إلي الاصوات للعارضة التى قدمت حججا كثيرة ودراسات واقعية.. وركبت الحكومة رأسها ومضت فى مشروعها لدرجة أنها تجاهلت البرلمان الذى يجب ان يقول رأيه ليس فى المشروع فقط بل ايضا فى تكاليفه واعتماداته.. وهذا هو الحق الدستورى للبرلمان. ولكن الحكومة لم تحترم البرلمان.. ولم تحترم الدستور. ولم تلتفت لكل الاحزاب التى اعترضت..

ونحن نعتبر صمت الحكومة اعترافا بما أثرناه هنا منذ سبتمبر ١٩٩٦. رغم كل الأقلام والندوات التى نظمتها الحكومة واعلام الحكومة للتهليل لمشروعها.

ثم خرج إلي الوجود مشروع شرق العوينات وقد عاصرته منذ ذهبت الشركة العامة للبترول تنقب عن الذهب الاسود فى هذه المنطقة فى أقصى الجنوب الغربى من ارض مصر، غير بعيد من حدودنا مع ليبيا والسودان.. وبدلا من البترول تفجرت الارض بأحلى مياه عذبة فى المنطقة كلها. وارتفعت المياه إلي ١٦ مترا فوق سطح الارض بالاندفاع الذاتى فتكونت بحيرة كبيرة ترعرعت حولها الحشائش والبوص.

كان هذا عام ١٩٧٨. وتركنا هذا الخير كله رغم ان المنطقة تضم مئات الالوف من الافدنة الصالحة تماما للزراعة دون أى تمهيد أو تسوية فضلا عن جودتها الحمراء التى يختلط فيها الطمى بالطفلة لتوفر لنا أرضا جيدة لن تتكلف الكثير.

●● وعاد موضوع استغلال الخزان الجوفي للمياه الذى يتجه - في منطقة تمتد تحت الصحراء الغربية جنوب شرق ليبيا وشمال غرب السودان وشمال شرق تشاد.. وهو ما يعرف بالخزان الجوفى النوبى.. ليحيي من جديد الفكرة التى بدأت فى أواخر الخمسينات وصاحبت فكرة مشروع الوادى الجديد الذى انتكس بسبب التخبط وسوء الادارة ثم المشاكل الداخلية والخارجية التى غرقت فيها مصر بسبب النظام السياسى الذى كان سائدا.

واختلفت الآراء حول كميات الخزان الجوفى هنا، بعض الدراسات تقول انها تصل إلي ٥٠ ألف مليار متر مكعب. أى ما يعادل حجم حصتنا من نهر النيل ١٠٠٠ مرة. وبعض الدراسات تحدد حجم هذه المياه بحوالي ٦٠٠٠ مليار متر مكعب. واللافت للنظر أن درجة عذوبة هذه المياه أى حلاوتها أفضل من مياه نهر النيل ذاته.. إذ ان نسبة الملوحة فى النيل ٦٠٠ جزء فى المليون بينما هى في مياه هذا الخزان ٢٠٠ جزء فى المليون مما يدل على ان مصدر هذه المياه لا علاقة له بالنهر نفسه..

الموضوع الرئيسى :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	عباس الطرابيلى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	٧٢٥
المصـــــــدر :	الوفد	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/١/١٥

●● وحتي نعرف ضخامة المخزون المائى تقول الدراسات ان سمك الطبقة المشبعة بالمياه يترلوح بين ٣٥٠ و ٥٥٠ مترا وتصل إلى ١٠٠٠ متر شمال منطقة شرق العوينات.. وان هذه المياه تتواجد على عمق بين ٢٠ و ٦٠ مترا من سطح الارض. أى يمكن ان تندفع المياه بالدفع الذاتى لسنوات طويلة دون حاجة إلى تركيب طلمبات ماصة عليها..

وهذه المياه مخزونة من ملايين السنين من أيام العصور المطيرة الاولى. ويعتبر هذا الخزان من الخزانات المعروفة عالميا.. وامكانياته مطمئنة ولا تدعو للخوف او القلق حتي عند اشد المتشائمين. وعندما تم حفر الآبار الأولى كان عطاء البئر ٣٠ ألف متر مكعب كل يوم.

●● وأكدت الدراسات الخاصة بجدوى استخدام مياه خزان الحجر الرملى النوبى واقتصاديات الرفع ان المياه متوافرة بأمان كامل لآلاف السنين. كل ما فى الامر أننا نحصل على المياه منها بالتدفق الذاتى حاليا.. أما بعد عام ٢٠٨٥ فسوف يتم الاعتماد علي طلمبات سحب.. بل يكفى ان نقول ان المياه الجوفية فى بعض المواقع هناك موجودة على أعماق مترين و٣ و٤ أمتار وانه يمكن زراعة ٣٠٠ ألف فدان فى هذه المنطقة بأمان كامل وان البئر الواحد يمكن ان يروى ١٥٠ فدانا يعيش عليها ١٥ أسرة بواقع ١٠ أفدنه لكل اسرة.

واذا كان الهدف هو زراعة الصحراء الغربية.. فلماذا لا نلجأ لهذا الخزان الجوفى باستخدام وسائل الرى الحديثة من رى بالرش للمحاصيل الحقلية والرى بالتنقيط للمحاصيل البستانية. وهذا يعنى إطالة عمر الخزان الجوفى من ناحية وزيادة المساحات التى يمكن زراعتها.. وهى عملية لن تحتاج لا إلى حفر قنوات رئيسية وترع فرعية.. ولن تكلف الدولة أعباء انشاء محطة هائلة للرفع.. ولا خطوط لنقل الكهرباء من اسوان إلى المحطة فضلا عن ضرورة انشاء محطة محولات هائلة..

●● نقول هذا لان المشروع الحكومى «توشكى» سيحمل الدولة والامة اعباء مالية كبيرة..

فالترعة الرئيسية طولها ٣٥٠ كيلومترا من توشكى إلى واحة باريس وتتكلف ٤٠٠٠ مليون جنيه ويحتاج إلى محطة ترفع المياه ٥٣ مترا تتكلف ١٥٠٠ مليون جنيه. وسيتم مد خط لنقل الكهرباء من محطة السد العالى إلى موقع محطة الرفع بطول ٢٠٠ كيلومتر وتتكلف ٣٠٠ مليون جنيه فضلا عن محطة المحولات.

هذه الاموال كلها جزء من بحر عميق سوف ينفق على المشروع فضلا عن ان حجم الحفر فى الترعة سيصل إلى ٤ ملايين و ٧٠٠ ألف متر مكعب وحفر فى الصخور يصل إلى مليون و ٢٠٠ ألف متر باستخدام الديناميت.. مع تكاليف تبطين الترعة وحماية مياهها من التسرب..

هذه الاموال يمكننا توفيرها.. لو غيرنا فكرة المشروع أى باستخدام واستغلال مياه الخزان الجوفى.. وترك مياه النيل لرى الارض القديمة..

ولكن يبدو أننا مغرمون بالقاء أموالنا فى بحور الرمال!!

الموضوع الرئيسى :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	عمرو على الخربوطلى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) توشكى بين الحلم والحقيقة	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

الصحراء الغربيـة ..

الصحراء الغربية تقام على واحد من أكبر الخزانات الجوفية بشمال أفريقيا والذى يمتد ؛ ليشمل كل الصحراء المصرية وأجزاء من الصحراء الشرقية وشبه جزيرة سيناء .

كما يشغل أجزاء من جنوب شرق ليبيا خاصة فى واحة « الكفرة » وشمال شرق تشاد وشمال غرب السودان .

هذه المياه تسربت إلى باطن الصحراء الغربية على مدى العصور والأزمان القديمة ممثلة فى خزانات الحجر الرملى النوبى وهو ذو امتداد هائل رأسيا وأفقيا ..

توجد المياه الجوفية فى هذا الخزانات تحت ضغط ارتوازى فى نطاقات تتصل ، أو تنفصل طبقا للظروف الچيولوچية تحت سطح الأرض.

ومستودع المياه الجوفية الموجود فى باطن الصحراء الغربية المصرية من النوع المتعدد الطبقات الحاملة للمياه تتبادل مع مجموعة من الطبقات المقيدة لحركة المياه .

ويبلغ عدد الطبقات الحاملة للمياه فى منطقة توشكى ثلاث طبقات يزداد عددها إلى أربع طبقات فى منطقة الخارجة والداخلة إلى خمس طبقات فى منطقة الفرافرة وأبو منقار والوحات البحرية وسيوة .

حيث يصل سمك الطبقات الحاملة للمياه الجوفية بين ١٥٠ – ٢٥٠ متر نصفها مشبع بالمياه ، وفى الشمال (واحة باريس والخارجة) يصل سمك الطبقات الحاملة للمياه الجوفية ما بين ٦٠٠ إلى ٩٠٠ متر نصفها مشبع بالمياه .

وكلما اتجهنا شمالا يزداد سمك طبقات الحجر الرملى النوبى الحاملة للمياه ويقل الضغط البيزومترى للمياه وتزداد كميات المياه الجوفية .

يعنى ذلك أن لدينا خزاناً جوفياً يتراوح سمكه بين ٣٠٠ و ٢٠٠٠ متر، ومتوسط السمك يبلغ ١٢٠٠ متر تقريبا وباعتبار أن نصف هذا السُمْك هو الذى يحمل المياه الجوفية بالخزان فإن ذلك يعنى أن لدينا سمكاً منتجاً للمياه يقدر بنحو ٦٠٠ متر .

وتشير الدراسات العلمية إلى وجود أكثر من ١١٨٠ ألف مليار متر مكعب فى الخزان الجوفى بالصحراء الغربية .

حركة المياه ..

أوضحت الدراسات والأبحاث المختلفة أن حركة المياه فى الخزان الجوفى هى فى إتجاه الصحراء الغربية المصرية من مناطق التغذية المحتملة حاليا .

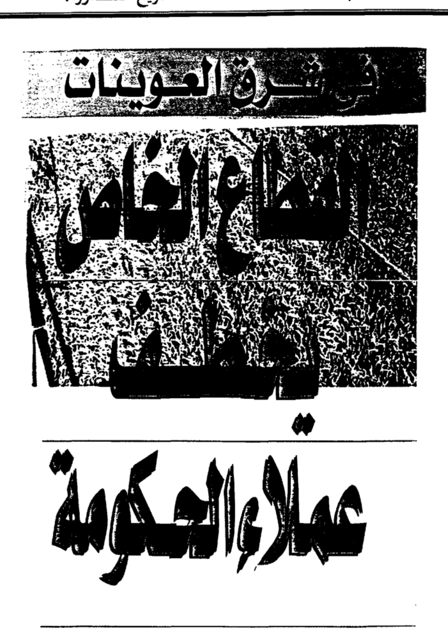
وقد أكتشف خزان جوفى جديد - إلى الغرب من وادى النطرون يشمل الوادى الفارغ ووادى الطرفايه (١) وطبقة المياه الجوفية الباطنية بالنسبة للواحات هى كنهر النيل بالنسبة للوادى وعيونها وآبارها كترعة وقنواتها .

المنطقة	سمك الخزان الجوفي بالمتر
توشكي ودرب الأربعين	٣٥٠
شرق العوينات	٤٠٠
واحة باريس	٠٩٠٠
الخارجة	١٢٠٠
الداخلة	١٤٠٠
البحرية	١٨٠٠
الفرافرة / أبو منقار	٢٠٠
واحة سيوه	٣٠٠٠

جدول (٢) يوضح سمك الخزان الجوفى فى المناطق المختلفة من الصحراء الغربية (٢)

والصحراء الغربية هى صحراء الواحات أو صحراء الينابيع والآبار .

الموضوع الرئيسى :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	محمد الراهيم
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٨٠
المصـــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩/٤/١٩



من شرق العوينات : **محمد إبراهيم**
تصوير: صلاح إبراهيم

الموضوع الرئيسي : شرق العوينات
اسم كاتب المقال : محمد الراهيم
الموضوع الفرعي :
رقم العـــــدد : ١٥٨٠
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـــدور : ١٩٩٩/٤/١٩

أشعل تراجع الايطاليين- باربلا- في التعامل مع وزارة مصرية ودخولهم في تفاوض مع شركة كيلوباترا جروب للتنمية الزراعية.. اشعل المنافسة التي تبدو حتى الآن كامنة بين وزارة الزراعة والقطاع الخاص المصري.. واكتشفها الاهرام الاقتصادى.

كان ميدان المنافسة عبارة عن ٨٠ فدانا تضم اربعة اصناف قمح اتفقت باربلا الإيطالية مع وزارة الزراعة المصرية على زراعة قمح صلب «الديورم» إيطالي على مساحة ٤٠ فدانا تقارن انتاجها باربعين فدانا أخرى تزرع بالتوازي بالقمح المصري بحيث يعمم الصنف ذو الانتاجية العالية على مساحة ٣ آلاف فدان بشرق العوينات على بعد اكثر من ألف كيلو متر من القاهرة وتحديدا في الربع الاخير من مصر غرب محافظة اسوان وعلى مساحة ٦٠٠ كم ويحدها من الشرق الحدود الليبية على مساحة ٥٠٠ كم ومن الجنوب السودان على بعد ١٠٠ كم ومن الشمال منطقة الوحات حيث تحول الواقع الى حقيقة وبدأ حلم مبارك يتحقق في احد روافد المشروعات العملاقة.. واكتست الرمال الصفراء باللون الاخضر بعد توقف دام أكثر من ١٠ آلاف سنة.. واليوم يعود اليها الانسان من جديد ليجني ثمار عمل متصل وانطلق الامل في جزء منها ليعيد لها الحياة في اطار مشروعات الري العملاقة سواء بالتنقيط أو بالري الثابت أو الرش المحوري تم برمجتها بالكمبيوتر..

وعلى الرغم من أن بشائر الصنف المصري من القمح المزروع على المساحة المخصصة له تؤكد ان انتاجيته مرتفعة إلا ان باربلا الايطالية- فيما يبدو- شككت في المعاملة واتهمت الجانب الفني المصري بالتحيز الى القمح المصري.

وثمة احتمالات قوية لانسحاب الجانب الايطالي من الاتفاق مع وزارة الزراعة- وعلم المحرر ان الحكاية بدأت عندما زار الجانب الايطالي منطقة شرق العوينات منذ شهرين لمتابعة الاصناف الايطالية التي تمت زراعتها ووجد أن المنطقة المخصصة للزراعة وتحديدا في المزرعة النموذجية لوحدة الخدمات البستانية تفتقد الى وسائل الري الحديثة بخلاف المبررات الى يستند اليها الجانب الايطالي وتبرر تراجعه ولم يكشف عنها مما جعله يطلب من الوفد المرافق له زيارة أي مزرعة قطاع خاص فما كان من المسئولين في وزارة الزراعة إلا ان اصطحبوه الى مزرعة لكيلوباترا جروب للتنمية الزراعية والانتاج الدوجني.. وفيما يبدو أن- باربلا- لم تعلن رغبتها في التعامل إلا بعد أن عادوا إلي ايطاليا ثم قاموا بإرسال فاكس الي كيلوباترا تعلن فيه رغبتها في التعاون الاستثماري في صدد زراعة الصنف الايطالي من القمح (الديورم) حيث تم الاتفاق على زراعة مرحلتين تجريبيتين لمعرفة انتاجية الفدان تم تعميمها لانتاج من٣-٥ الاف طن قمح سنويا لتصنيع المكرونة وتصديرها الى الخارج...

ففي مزرعة كيلو باترا جروب التقى الاقتصادى بالدكتور سيف نونو مدير عام قطاع الزراعة ليشرح لقراء الاقتصادى بعضا مما شاهدناه وتبينه الصورة.

الاهمية الاقتصادية والاستراتيجية للمشروع الذى تبلغ مساحة ٢٤ الف فدان والمصرح باستغلاله ١٠ الاف فدان للمحافظة على منسوب المياه الجوفية في منطقة شرق العوينات تم حاليا زراعة الف فدان منها ٤٣٧.٥ فدان قمح و٣٠ فدان موالح و٣٠ فدان كانولا وبصل وثوم وبرسيم موضحا أن الشركة تسلمت الارض في يونيو ٩٨ وأجرت الكثير من الدراسات بشأن التربة ومياه الآبار ونظم الري الحديث وتحديد أماكن الآبار ودراسة المناخ لتحديد التركيب المحصولي الامثل للزراعة.. كما تم حفر ٨ آبار زمام كل بئر ١٢٥ فدانا..

وتبلغ جملة الاستثمارات المقدرة للمشروع ١٢٠ مليون جنيه في السنوات الخمس الأولى لشق الطرق وحفر الآبار وتركيب طلمبات الاعماق وماكينات الري ومحطات توليد الطاقة والمحولات وشبكات الري والبذور والشتلات موضحا ان متوسط التكلفة الاستثمارية للفدان يقد بـ ١٢ الف جنيه.

واشار د. سيف نونو الى ان المشروع مقسم الى ثلاثة قطاعات متكاملة هي الانتاج الحيواني والزراعي والتصنيع الزراعي للمساهمة في سد الفجوة الغذائية وزراعة محاصيل غير تقليدية تعظم العائد منها مثل القمح والقطن والبصل والتين والعنب والموالح والكانولا والنخيل والكتان.. مشيراً الى أن روعي تنوع المحاصيل الحقلية مثل المحاصيل البستانية والخضر والمحاصيل الزيتية والسكرية بينما يهدف التصنيع الزراعي الى زيادة القيمة المضافة عن طريق استخدام المنتج الزراعي في التصنيع مثل انتاج الزيوت من الكانولا ويتميز بأنه خال من الكولسترول وتدرس الشركة حالياً زراعة انواع اخرى من المحاصيل الزيتية مثل الكتان ذي العائد المزدوج وبالنسبة للمحاصيل الحقلية فيوجد قمح الخبز الذى تم حصاده الاسبوع الماضي وبغرض التصنيع وانتاج اعلاف غير تقليدية من المخلفات الزراعية وكذلك القطن الذى يعد من المحاصيل القومية بغرض انتاج الغزل واستخراج الزيوت من البذرة وصناعة الكسب من مخلفات البذرة واستغلال حطب القطن في صناعة الاخشاب موضحا انه تم ارسال بعض العينات إلى إحدى الشركات المتخصصة في هذا المجال وتم انتاج اخشاب عالية الجودة من الحطب الذى تحرق مصر سنويا منه ما بين ١.٧- ٢مليون طن بأمر من وزارة الزراعة للتخلص من دودة اللوز مشيراً الى أن المتر المسطح من الخشب يحتاج من ٨ ـ ١٠ كيلو حطب وتتروواح إنتاجية الفدان بين ١٧٠-٢٠٠ متر سطح خشب

وقال د. سيف ان المزرعه تمت بها زراعة البصل والثوم بهدف تجفيفه ثم تصديره كما ستتم زراعة انواع من الفاكهة خاصة القابلة للتصدير مثل الموالح والعنب والتين..

كما يجرى حاليا زراعة جميع المحاصيل لا ختيار أفضلها وانسبها ملاءمة لطبيعة المناخ والتربة.. كما ان هناك تركيزا خاصا على زراعة النخيل عى محيط المزرعة لانه من اكثر الزراعة جودة في شرق العوينات بالاضافة الى زراعة اصناف مختلفة من المحصيل الحقلية والنباتية والطبية والعطرية..

وعن الانتاج الحيواني قال لقد بدأت الشركة بالنعام لان معدل التمويل الغذائي قليل جدا لو قورن بالبقر فكل كيلو لحم يقابله استهلاك ٢ كيلو علف على عكس البقر الذى يستهلك ٧ كيلو علف لكل كيلو لحم.. ويستفاد بكل اجزائها موضحا انه يجرى حاليا تجهيز مزرعة الاغنام ثم تتبعها مزرعة الإبل في المرحلة الثانية..

وقال روبرتو رينيري ممثل إحدى الشركات الايطالية المتخصصة في صناعة المكرونة أن الزيارة اتاحت لي فرصة مشاهدة الارض الصحراوية الشاسعة في مصر وتعد اكثر من الواقعة في الدلتا مشيراً الى أن الارض الصحراوية مبشرة والزراعة فيها تواكب التطورات العالمية.. /

الموضوع الرئيسى : شرق العوينات — اسم كاتب المقال : محمد الراهيم
الموضوع الفرعى : — رقم العـــــدد : ١٥٨٠
المصـــــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى — تاريخ الصـــدور : ١٩٩٩/٤/١٩

وقال نحن فى إيطاليا نهتم بالزراعة المصرية ونأمل ان نخرج منها بشئ موضحاً انه زار بعض الأماكن الصحراوية فى أمريكا ولم يجد فيها العناية والاهتمام مثلما يحدث فى مصر.

وقال رينيرى كنت اعتقد ان مصر غير قادرة على زراعة الصحراء ولكن بعد مشاهدة القمح والخضر تغير انطباعى مؤكدا ان ما تمت زراعته يصلح للتصدير مباشرة وتساءل روبرتو رينيرى عن كيفية التصدير والبيع من شرق العوينات فى حالة الانتاج بكميات كبيرة وماهى الطريقة التى سيتم بها البيع..؟

اجاب د. سيف نونو بأن مصر تمتلك منافذ للتصدير مباشرة سواء من مطار شرق العوينات أو من ميناء سفاجا عن طريق محطة السكة الحديد فى الواحات عند أبو طرطور..

وعن الغرض من الزيارة قال رينيرى بهدف مشاهدة الارض وموسم حصاد والقمح لأخذ عينات منه خاصة الاصناف التى تستخدم فى صناعة المكرونة موضحا ان منطقة شرق العوينات ملائمة لزراعة الصنف المطلوب ولكن الزراعة فى مثل هذه الاماكن تحتاج الى معلومات كثيرة خاصة الانواع المراد زراعتها للتصنيع وكيفية التعامل معها..

وعن تقييمه للزراعة فى شرق العوينات قال ان عمر الزراعة فى المنطقة موسم واحد ولكن الزراعة تحتاج الى دورة زراعية حتى يمكن تقييمها بطريقة اقتصادية..

موضحا ان المنطقة مبشرة وتمتلك مقومات عالية ليس فى القمح فقط ولكن هناك تفكير فى زراعة محاصيل اخرى من الخضر بالاضافة الى اقامة العديد من الصناعات التى يمكن ان تقوم على الزراعة مثل انتاج العصائر والمربات وتجفيف العنب وتعليب الخضر وصناعة الزيوت وغيرها من الصناعات..

ويأمل رينيرى ان يزداد التعاون بين ايطاليا ومصر فى مجال الزراعة بشرق العوينات..

وطالب بالمحافظة علي المنطقة من التلوث وخلو الأرض من الحشائش مع ضرورة الاتجاه الى الزراعة البيولوجية خاصة انها مطلوبة فى العالم كله..

واشار رينيرى بكفاءة العمالة المصرية فى الزراعة ولم يخف رينيرى إعجابه لما شاهده فى المنطقة من تكنولوجيا وميكنة زراعية حديثة يمتلكها القطاع الخاص المصرى ساهمت فى تحول الصحراء من اللوان الاصفر الى الاخضر.

وبعد ذلك انتقلنا الى المزرعة النموذجية لوحدة الخدمات البستانية بشرق العوينات التابعة لوزارة الزراعة لنرى صورة مخالفة لما شاهدناه فى مزراع القطاع الخاص حيث الافتقار الكبير للتكنولوجيا ووسائل الرى الحديث.فجهاز الرى المحورى المصنع بواسطة الإنتاج الحربى «لا يسر عدوا ولا حبيبا»

وعلمت ان الأجهزة لم تختبر قبل تشغيلها وكانت المفاجأة بعد تركيبها ونقلها الى شرق العوينات انها غير صالحة للرى- وكل هذا مدون فى التقارير الى تم رفعها الى وحدة الخدمات البستانية...

والتقى الاقتصادي بالدكتور سيد خليل خبير القمح المصرى والمسئول عن زراعته فى شرق العوينات ليقول ان ما يجرى حاليا هو اجراء بعض التجارب عن اصناف القمح ففى العام الماضى تم اجراء تجارب على خمسة اصناف من القمح تم التوصل الى صنفين اتضح أنهما من أجود الاصناف انتاجية هما سدس٤ وسدس٦ قمح خبز وفى العام الحالى تمت زراعة اربعة اصناف منها أصناف إيطالية ويجرى حالياً تقييمها ولكن النتائج تشير الى أن الاصناف المصرية تعد من اجود الاصناف المزروعة وسوف يتم التقييم النهائى فى مايو القادم..

وقال إن المساحة المزروعة قمحا حاليا تصل الي ١٥٠٠ فدان تزداد وبصورة طردية عاما بعد عام.. مشيراً الى أن حجم انتاجية الفدان فى العام الماضى بلغ ١٢ اردبا للفدان ومن المنتظر أن يصل فى العام الحالي الى ١٥ اردبا للفدان خاصة ان شرق العوينات منطقة إنتاج قمح..

وعن المزايا التنافسية التى يتمتع بها المنتج الزراعي فى شرق العوينات قال المهندس ايمن سعد المدير التنفيذى لشركة كيلو باترا انه خال من الكيميكال والتبكير فى ميعاد الزراعة والحصاد خارج زمن الانتاج بما يتناسب وحاجة الاسواق الأوروبية انتاج اكثر من عروة للمحصول الواحد مثل الذرة فى شهرى مارس ويوليو بالاضافة الى كثير من الخضراوات والدخول فى دورات تصنيعية متتالية وعن العوائق الى قابلت المشروع فى بدايته قال إن مصادر الطاقة لم تكن موجودة ومازالت ولكن تم التغلب عليها بالتعاقدات الشخصية من محطات توليد.. وعمل سعات تخزينية لمواجهة ازمة الطاقة مشيرا الي انه لا توجد مصادر طاقة كهربائية فى شرق العوينات كى يوجد ٤ خطوط تليفون فقط فى قرية العين وفى حالة حدوث أية أعطال تنعزل العوينات عن العالم والمستشفى غير مجهز وبلا أدوية ولا توجد وسائل مواصلات وطالب بضرورة الاسراع فى رصف الطرق والانتهاء منها وتسيير رحلات طيران بشكل منتظم بين مطارى شرق العوينات والأقصر كما طالب بضرورة إلغا تصاريح دخل المدنيين الي شرق العوينات ونقل نقطة الحدود الى مناطق أخرى بالاضافة الي أهمية وجود مراكز بحثية تمد المستثمرين بجميع البيانات والدراسات والاقتراحات لربط المجال البحثي بمشاكل البيئة واستنباط اصناف وسلالات جديدة تتلاءم وطبيعة الاجواء الصحراوية الجافة ذات الحرارة العالية وسرعة الرياح والرطوبة الى لا تزيد على ٢٠ درجة مئوية وذلك للخروج من الزراعة التقليدية الى الميكنة الزراعية المتكاملة ومن الوداى القديم الى الوادى الجديد وأخيراً لابد من وجود أماكن حفظ وتبريد تعمل فى مواسم التصدير ولوبالإيجار... ■■

بدأت منطقة شرق العوينات تتحول من صحراء قاسية إلى رقعة جديدة من الاراضى الخصبة لتنضم إلى مصادر التنمية الزراعية فى مصر وعلى مساحة 16 الف كيلـو متر مربع.. ورغم انها تقع فى اقصى الجنوب الغربى من الصحـراء الغربية وتبعد 300 كيلو متـر غرب بحيرة ناصر و400 كيلو متر من جنوب الواحـات البحرية.. إلا انها امتداد تنموى وعـمرانى للقاهرة والدلتا حيث ترتبط بالقاهرة بواسطة طريقـين مرصوفين الأول بطول 1195 كيلو متـرا من القاهرة لاسيوط مـارا ايضا بالواحات البحريـة ثم شرق العوينات والثانى بطول 1270 كـيلو مترا من القاهرة إلى الواحـات البحرية ثم الداخلة فشرق العوينات وذلك بالاضافة إلى وجود خط جوى يربط القاهرة بها من خلال مطار جديد فى منطقة شرق العوينات.

إستثمارات القطاع الخاص تتجه لشرق العوينات

عباس زكى: أفكر فى الحصول على مساحة من الأرض لتوفير احتياجاتنا من البطاطس

م. ماهر أباظة: وزارة الكهرباء قامت بإنشاء مزارع رياح .. ومد خطوط الكهرباء فور عرض الدراسات عليها

محمد أبو العينين: استزرعنا 1200 فدان الموسم الماضى ونسعى لمضاعفتها العام المقبل

□ تحقيق : أسامة داود

الموضوع الرئيسي :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	أسامة داود
الموضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	٢٥٨٧
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩/٧/٣١

هاني رزق: ندرس إنشاء مزارع حيوانية بالمنطقة لتوافر مناخ زراعة الاعلاف

تؤكد الدراسات والابحاث أن الانظار بدأت تتجه إلى تلك المنطقة منذ السبعينات عندما اكتشفت شركات البحث عن البترول ماء عذبا على بعد يتراوح مابين 25 إلى 55 مترا تحت سطح الأرض وهي أعماق قريبة جدا في الوقت الذي تصل فيه نفس الاعماق إلى 110 أمتار في الدول الاخرى وكانت المفاجأة أن كميات المياه تأتي من طبقة حاملة لها بسمك يتراوح مابين 100 إلى 650 مترا وبدرجة ملوحة تتراوح مابين 200 إلى 400 درجة في المليون.

وتشير الدراسات التي اعدتها وزارة الزراعة والمراكز والمعاهد البحثية في مصر إلى أن الصحراء الغربية يوجد بها أكبر خزانات للمياه الجوفية في العالم وأنه حسب التقديرات يكفي احتياجات مساحة 200 ألف فدان وبمعدل سحب يومي قدره 4,7 مليون متر مكعب لمدة 100 عام.

نفس الدراسات قالت إن المنطقة تمثل منجما ثريا بطاقة الرياح والتي يمكن من خلالها توليد الكهرباء وهي مصدر طاقة متجدد غير قابل للنضوب على الاطلاق حيث يبلغ المتوسط السنوي لسرعة الرياح بالمنطقة 22,3 كيلو متر في الساعة وعند ارتفاع 10 أمتار من سطح الارض وهو ما يسمح بتشغيل مراوح الهواء بكفاءة.

مزارع رياح

ويشير المهندس ماهر اباظة وزير الكهرباء والطاقة أنه علاوة على ما تتمتع به المنطقة من رياح ذات سرعة عالية تعمل على توليد الكهرباء فإنها منطقة تمتلك مقومات عالية ومنها الطاقة الشمسية التي تتوافر بها ويمكن إنشاء محطات للتوليد الكهربائي بطاقتي الشمس والرياح ويؤكد الوزير أن الوزارة قد خططت بالفعل لإنشاء مزارع رياح لشرق العوينات وكذلك لإنشاء محطة توليد بالدورة المركبة شمس/ غاز طبيعي وهي أحدث أنواع المحطات في العالم والتي تعمل طوال ساعات النهار بالطاقة الشمسية ثم تتحول إلى العمل بالغاز الطبيعي ليلا.

ويؤكد الوزير أنه عندما طرحت عليه تلك الدراسات قرر البدء فورا في مد خطوط الكهرباء اليها لتكون البداية في سلسلة احتياجات المنطقة من البنية الاساسية وتعميرها وحتى تتحول أنظار المستثمرين نحوها وهو ما كان له تأثيره بالفعل في عمليات الانتاج الزراعي والصناعي بها.. ويؤكد الوزير أن وزارة الكهرباء تضع خطة حالية لاستغلال الطاقات المتجددة بالمنطقة.

ومن النماذج التي بادرت بالاهتمام بالمنطقة والتوجه بالاستثمارات نحوها كانت مجموعة شركات كيلوباترا حيث يؤكد محمد أبو العينين رئيس مجموعة شركات كيلوباترا بأنه فور تسلمنا مساحة من الأرض بشرق العوينات قمنا بعمل الدراسات والابحاث الفنية والاقتصادية الخاصة بالمشروع والتي تضم دراسات المياه من نظم الري التي يمكن تطبيقها مع تلك الاراضي وتحديد أماكن الآبار وطلمبات الاعماق بينما ضمت دراسات الاراضي التي تم القيام بها التحليل الميكانيكي والتحليل الكيميائي.

ويضيف أبو العينين أن دراسة المناخ بدوره كانت أحد العوامل المهمة والتي تم تحديد التركيب المحصولي الأمثل بالنسبة لها على هذا الاساس وبالتالي تم تحديد متوسط التكاليف الاستثمارية للفدان والتي تصل إلى حوالي 12 ألف جنيه خلال الـ5 سنوات الأولى وتشمل تلك التكاليف الطرق الرئيسية والفرعية، حفر الآبار، طلمبات الاعماق وماكينات الري، محطات توليد الطاقة والمحولات شبكات الري والبذور والشتلات.

محاور اساسية

ويؤكد محمد أبو العينين أن ذلك كان بداية قراره بالاستثمار الزراعي بمنطقة شرق العوينات وتم تحديد الانتاج الزراعي والحيواني وكذلك التصنيع الزراعي كمحاور اساسية يدور حولها الاستثمار وتم اختيار محاصيل القمح، القطن، البصل التين، العنب، الموالح، الكانيولا، الخروع والنخيل كمحاصيل رئيسية يمكن من خلالها المساهمة في سد الفجوة الغذائية وزراعة محاصيل غير تقليدية وزراعة المحاصيل التي تستخدم في التصدير وتحتاج اليها الاسواق العالمية وهو ما تم النجاح فيه واصبح يعرف طريقه للتصدير بينما في جانب الانتاج الحيواني تم تحديد أنواع من الحيوانات تتناسب مع ظروف المنطقة ومنها تربية الإبل والاغنام وادخال أنواع جديدة من الطيور مثل النعام وهو ما حقق طفرة من عائدات حيث يتزايد الطلب على لحوم النعام نظرا لقلة نسبة الكوليسترول به كما أنه يتميز عن الابقار بقدرته على تحمل حرارة الجو .. كما لا تتجاوز احتياجاته من العلف أكثر من 2,5 كيلو جرام لتحقيق عائد يقدر بكيلو لحم مقابل احتياج الابقار لـ7 كيلوات علف لتحقيق نفس الكمية مع الاختلاف في الاسعار بين لحوم النوعين بالاضافة إلى أن عمره الانتاجي يصل إلى 40 عاما مقابل 7 أعوام للابقار ويتم ادخال ريشة ومخلفاته في التصنيع والتصدير.

بينما يشير أبو العينين إلى أن مشروعه الزراعي الحيواني الصناعي بشرق العوينات والذي تصل مساحته إلى 1200 فدان تم زراعتها بداية من الموسم الشتوي الماضي قد حقق عائدا كبيرا عن طريق استخدام المنتج الزراعي في التصنيع مثل إنتاج الزيوت وعمليات التجفيف وإنتاج الاخشاب من حطب القطن وجر النخيل بالاضافة إلى إنتاج اعلاف غير تقليدية من المخلفات الزراعية وهو ما دفع من عائدات المشروع حيث أصبح يعمل على تحقيق اكتفاء ذاتي في احتياجاته من التسميد وكذلك إنتاج غذاء الحيوانات التي به ويضيف أن التجربة التي خاضها في استزراع أراضي شرق العوينات كان لها دور بارز في جذب انظار العديد من المستثمرين تجاه تلك المنطقة.



الموضوع الرئيسي : شرق العوينات	اسم كاتب المقال : أسامة داود
الموضوع الفرعي :	رقم العـــــدد : ٢٥٨٧
المصـــدر : العالم اليوم	تاريخ الصـدور : ١٩٩٩/٧/٣١

الري بالتنقيط

وبالنسبة لتوفير الاحتياجات من المياه يشير أبو العينين إلى أنه تم الانتهاء من حفر 10 آبار تروى 1200 فدان كما يجرى حاليا حفر 10 آبار أخرى من المنتظر أن يتم الانتهاء منها بحلول شهر نوفمبر القادم ويتم تركيب أجهزة رى محورى وجار تركيب أجهزة أخرى كما يتم إنشاء شبكة رى بالتنقيط لمساحة 580 فدانا لتتم زراعة 3000 فدان منها 2400 فدان تتم زراعتها بالمحاصيل اعتمادا على مياه 20 بئرا و600 فدان بأشجار الفاكهة المختلفة كما تستعد الشركة ايضا لزراعة محاصيل البطاطس والقمح والكانيولا وعباد الشمس فى الموسم الشتوى القادم.

ومنطقة شرق العوينات على حد تعبير ابو العينين تتميز بأنها تعطى مساحة للتفكير فى كيفية الاستفادة القصوى من قدرات المنتجات ومخلفاتها حيث تتمكن من تصنيع الاخشاب من حطب القطن وجريد النخيل والذى لم يستغل اقتصاديا حتى الآن فى مصر ليس كذلك فقط بل يتم التخلص منه فى أراضى الدلتا بحرقه بهدف القضاء على دودة اللوز التى تسكن به وتقدر خسائرها السنوية فى مصر بحوالى مليون قنطار قطن أى ما يعادل 500 مليون جنيه سنويا كما يتم تحويل جريد النخيل إلى منتجات صناعية ومنها الخشب ايضا. وبالتالى فنجد أن حطب القطن وجريد النخيل يمكن أن يحل محل ما يتم استيراده سنويا من اخشاب تقدر بـ1,7 مليار جنيه فى الوقت الذى لم يزد فيه الاكتفاء الذاتى عن 2٪ ويرى أبو العينين أن إنشاء مصانع الاخشاب من جريد النخيل وحطب القطن سوف يتحول إلى صناعة مهمة تخدم جميع المزارعين فى مصر.

أرض بكر

يرى عباس زكى رئيس مجموعة شركات شيبسى أن منطقة شرق العوينات تمثل أرضا بكرا خصبة خالية من التلوث الأمر الذى يجعلها قادرة على إنتاج محاصيل غير معاملة كيماويا. كما تعتمد تلك المنطقة على مصادر مياه ذاتية تستخدم للرى حيث تمثل المياه الجوفية بالمنطقة مياها عذبة تمثل نسبة الملوحة بها حوالى 400 جزء من المليون وهى نسبة ضئيلة جدا بالنسبة لباقى المناطق وتأتى أهمية منطقة شرق العوينات مع تمكن مصر من توظيف استثمارات بلغت ما يقرب من 447 مليار جنيه خلال الفترة من 81 وحتى 1998 مثلت مشروعات البنية الاساسية فيها نسبة 48٪ كما ارتفعت مساهمة القطاع الخاص فى النشاط الاقتصادى بها ليبلغ نصيبه 65,4٪ من إجمالى الاستثمارات و7,8٪ من الناتج المحلى الاجمالى خلال عام 98.

ويشير عباس زكى أن مردود كل تلك الطفرات التى حدثت انتج مناخا ملائما يدعو لزيادة تلك الاستثمارات والبحث عن المناطق الحيوية الجديدة لتدخل عصر الانتاج وكانت منطقة شرق العوينات من أولى المناطق التى يتوجه نحوها الاستثمار الخاص بما لها من مزايا.

ويشير عباس زكى إلى أن التوجه نحو تلك المنطقة بالذات بالاستثمارات الخاصة يمثل التحدى الحقيقى ونحن ندخل الالفية الثالثة والتى تتطلب التركيز على التوسع فى الانتاج الزراعى خاصة مع تزايد القوة البشرية وارتفاع معدلات الاستهلاك. وايضا من الضرورى أن نعمل على رفع معدلات الانتاج وحتى نستفيد من الاسواق الخارجية التى اصبحت متاحة أمام المنتجات المصرية حيث وقعت مصر مؤخرا 36 اتفاقية مع العالم الخارجى. كما انضمت ايضا إلى تجمع الكوميسا والذى يضم 21 دولة افريقية كلها فى انتظار المنتجات المصرية كما أننا قد انتهينا مؤخرا من توقيع اتفاقيتى الشراكة مع الاتحاد الاوروبى والولايات المتحدة الامريكية وبصدد تطبيق البرنامج التنفيذى لمنطقة التجارة العربية الحرة.

والاستفادة من هذه الانجازات ايضا على حد تأكيدات عباس زكى تتطلب اعادة رسم خريطة مصر السكانية وتوزيعها على جميع المناطق الجديدة بالجمهورية وبالتالى سوف تتمكن من زيادة الانتاج والتصدير وتوفير فرص العمل للملايين من ابناء الشعب والذين يمثلون الهدف الأول للتنمية ومنطقة شرق العوينات سوف تعمل على معالجة المشاكل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية التى ترتبت على تكدس مالا يقل عن 80٪ من سكان مصر على مساحة لا تتعدى 5٪ من مساحة مصر.

ومن هنا كانت فكرة اقامة المشروعات العملاقة وعلى رأسها مشروع شرق العوينات ويشير عباس زكى إلى أن نجاح مثل هذا المشروع يتطلب منح مساحات واسعة للمستثمرين لإنشاء مشروعات زراعية - صناعية وتكنولوجية على أن تستخدم فى الزراعة الميكنة الحديثة دون أن يتم ذلك من خلال مساحات واسعة وحتى لا يتم تفتيت الاراضى الزراعية بنظام الـ5 أفدنة لكل مواطن وهو مالا يتلاءم والرغبة فى تنمية المناطق الجديدة.

كما أن استمرارية الفكر الاستراتيجى الذى يعمل على تحقيق طفرة فى الناتج والدخل المحلى لمصر وتحقيق أقصى استفادة من الاستثمارات الضخمة التى انفقت على البنية الاساسية هى من ضروريات العمل فى استخدام كل البدائل المتاحة لمياه النيل والتى تقع بالمناطق الجديدة وذلك لمواجهة قصور الموارد المائية من مياه النيل ومع تزايد السكان.

ويضيف عباس زكى أنه يفكر حاليا بجدية أن يحصل على مساحة من الاراضى فى اطار خطة الشركة التى تنفذها وهى اختيار المناطق الجديدة والتى لا تحتاج إلى كيماويات فى تغذية المحاصيل الزراعية بها وزراعتها بالبطاطس ويضيف أن منطقة شرق العوينات وتوشكى هما من المناطق التى تقرر الشركة التوجه نحوهما بهدف الزراعة والحصول على احتياجاتها منهما من البطاطس والذرة ويؤكد عباس زكى أن المنتجات الزراعية سوف يتم تصديرها كمواد خام لازمة لتشغيل المصانع التى تقيمها الشركة فى الدول العربية سواء المقامة فى لبنان أو المنتظر اقامتها فى دول المغرب العربى.

طفرة تنموية

د. هانى رزق رجل الأعمال يؤكد أنه من المتوقع أن تصبح شرق العوينات ضمن أهم وأفضل المناطق الاستثمارية الجديدة والتى يسعى اليها العديد من المستثمرين سواء من مصر أو من الخارج.

ويشير رزق إلى أنه يبحث انشاء مزارع حيوانية بمنطقة شرق العوينات وذلك لامكانية توافر مناخ زراعة الاعلاف التى تتغذى عليها الحيوانات تحتوى على نسبة بروتين عالية ودون أن يتم التعامل عليها بالكيماويات وذلك للوصول إلى منتج جيد وصحى كما تمثل شرق العوينات منطقة يتوافر بها المياه التى تضمن امتداد عمرها فى الانتاج الزراعى لأكثر من 100 سنة طبقا للدراسات التى تم إجروها على المنطقة ويرى أنها تشهد طفرة تنموية كبيرة.

خاصة فيما يتصل بالمحاصيل الاستراتيجية ومنها القمح والنباتات العطرية والطبية كما أن إنشاء مطار بالمنطقة يشجع المستثمرين على اقامة مصانع لإنتاج العطور وكذلك إنتاج الزهور وتصديرها للخارج دون اهدار أى جزء منها كفاقد ويشير إلى أنه يجرى حاليا إنشاء محطة لإنتاج وغربلة التقاوى والتى يتم اقامتها بالمشاركة مع وزارة الزراعة على أن تقع تحت اشراف مراكز البحوث ومن المنتظر أن توفر العديد من اصناف التقاوى التى يكثر عليها الطلب عاليا لتميزها بالجودة والانتاجية العالية.

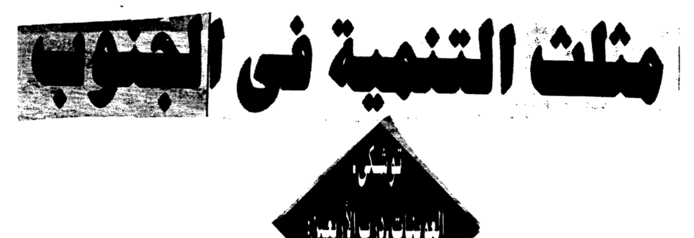
الموضوع الرئيسى :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	أسامة داود
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	٢٥٨٧
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩/٧/٣١

الجديد في الأمر أن هناك قرارا قد صدر مؤخرا من وزارة الزراعة يقضى باعتبار المنطقة من المناطق المحرم بها استخدام أى مبيدات وهو ما يرفع الاهتمام بما ينتج بها من اصناف سواء غذائية أو عطرية أو طبية ويرى د. هاني رزق أن مثل تلك المناطق يمكن أن تتحول - ومع ظهور الاهتمام عالميا بالحصول على الخامات الطبية - لمكان صالح لزراعة العناصر التى تدخل فى صناعة الدواء وتتميز تلك المنطقة بالجو الجاف الذى لا تنتشر من خلاله الامراض والاوبئة بالزراعات مما يضعها فى مصاف المناطق العالمية.

صناعات جديدة

ويرى عبد المنعم يونس صاحب شركة مقاولات أن التوجه بالاستثمارات نحو منطقة شرق العوينات له العديد من المزايا حيث يمكن أن يعمل على تحويل المنطقة الصحراوية إلى مجتمع جديد لا يقتصر على الزراعات وبعض الصناعات التى تقوم على المحاصيل ومخلفاتها ولكن سوف يشجع على صناعات جديدة وكبيرة وهو ما يعمل على نقل الكثافة السكانية من القاهرة إلى تلك المنطقة حيث إنه مع الاستثمارات سوف تنتقل العمالة إليها وهو ما يشجع الدولة على إنشاء مجمعات للخدمات من مدارس ومستشفيات وبالتالى سوف يحقق أكثر من هدف وهو استزراع المنطقة وتحويلها إلى منطقة لها عائدات اقتصادية كبيرة بالاضافة إلى جذب السكان اليها.. ويشير عبد المنعم يونس إلى أن ارتفاع درجة حرارة المنطقة والتى قد تصل إلى 40 درجة مئوية لن تمثل حائلا أمام توجه شرائح من المجتمع اليها حيث إنها لن تكون أكثر حرارة من دول الخليج كما أنها تتميز بالخصوبة ومع تطور سبل المواصلات ووجود مطار بها سوف يسهل مهمة تعميرها وتنميتها فى اطار خطة الدولة بتنمية المناطق الصحراوية وزيادة رقعة مصر العمرانية من 4٪ إلى 25٪ من المساحة الكلية.. لكن عبد المنعم يونس يؤكد أن قطاع المقاولات لن يكون فى استطاعته الدخول إلى تلك المناطق خلال السنوات العشرة القادمة وذلك لعدم وجود القوة البشرية التى تحتاج إلى المنشآت السكنية او الخدمية لكنه يرى أنه فى خلال 20 عاما سيصبح للمقاولات دور رئيسى بشرق العوينات وتوشكى وغيرهما من المناطق الجديدة.

الموضوع الرئيسى :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	احمد نصر الدين
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	٤١١٧٠
المصـــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩/٨/٢٦



مـا إن أعلن الرئيس مـبـارك عن مـشـروع توشكى فى يناير ١٩٩٧ حـتى بدأت عـجلة الإنجـاز تدور ليس فى توشكى فـقط وانما امـتـدت الى مشروعات أخرى فى العوينات ودرب الأربعين ليكتمل مثلث التنمية فى جنوب الوادى. ..ماهو معدل الإنجاز فى هذه المشروعات الآن؟ وكيف ستـسـهم المشـروعـات الثـلاثة فى تنمـيـة الاقـتـصـاد القـومى؟

بداية يقول الدكتور محمود أبو زيد وزير الأشغال العامة والموارد المائية: إن الاعلان عن هذه المشروعات جاء بصورة متلاحقة لتوشكى وشرق العوينات ودرب الأربعين: حيث تقع توشكى شمال خور توشكى فى بحيرة ناصر بمسافة ٨ كيلو مترات، بداية من محطة الرفع العملاقة «محطة طلمبات مبارك» التى يتم تشييدها الآن لرفع المياه إلى قناة الشيخ زايد التى تروى فى المرحلة الأولى ٥٤٠ الف فدان بعد بداية المشروع، وتوشكى نفسـهـا كمـا يقول الوزير تقع جنوب اسوان والسد العالى بمسافة ٢٥٠ كيلو مترا وجنوب أبو سمبل بمسافة ٥٠ كيلو مترا!!

زراعة محاصيل عالية القيمة على مياه منخفض توشكى وإنشاء مطار بشرق العوينات لتصدير المحاصيل للخارج مباشرة

الموضوع الرئيسي :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	احمد نصر الدين
الموضوع الفرعي :		رقم العـــدد :	٤١١٧٠
المصـــدر :	الاهرام	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩/٨/٢٦

وزيـر الـري:

■ اسـتغـلال ٧٫٥ مليـار متـر مكعب سنويا من الخـزانات السطحية و٤ مليارات من المياه الجـوفـيـة حـتى سـنة ٢٠١٧

■ حفـر ٨٥ بئـرا بدرب الأربعين لتوزيـع ١٠ أفدنـة على كل شاب

تحقيق:
أحـمد نصر الدين

وفى مشروع تنمية جنوب الوادى بتوشكى هناك قناة الشيخ زايد التى ستروى مساحات أراض تقدر بنحو ٥٤٠ الف فدان فى المرحلة الأولى .

اما مفيض وقناة وهدار ومنخفض توشكى فهى شيء آخر .

ونفكر الآن - والكلام للوزير - فى زراعة محاصيل عالية القيمة الاقتصادية كالخضر ومحاصيل الحبوب للاستفادة من المياه الهائلة المنسابة فى منخفض توشكى حتى الآن والتى يقدر لها أن تبقى على ارتفاعات ومناسيب عالية لمدة سنتين او ثلاث او مايزيد خاصة مع احتمال ورود فيضان عال آخر خلال هذه السنوات

شرق العوينات

وتقع شرق العوينات بمحاذاة الجنوب الغربى لمشروع توشكى وتنمية جنوب الوادى، وكما يقول المهندس حسين العطفى وكيل أول وزارة الأشغال العامة والموارد المائية إن هذا المشروع يعد من المشروعات العملاقة ويقوم على وجود مخزون من المياه الجوفية تمكن مصر من زراعة نحو ٢٠٠ الف فدان بها من الأراضى المستوية التى يمكن استخدام طرق الرى الحديثة بها مما يؤدى الى إيجاد مجتمعات عمرانية جديدة بتشجيع المستمرين فى مجال الزراعة والصناعات الزراعية على الوجود بها مما يوجد فرص عمل جديدة للشباب. ويمكن من جنب سكان جدد لها.

ويضيف المهندس العطفى إن الوجود فى هذه المنطقة بدأ عام ١٩٧٨ وفى وقت معاصر للتفكير فى اقامة مفيض وقناة وهدار توشكى الا ان الشركة العامة للبترول فى هذا الوقت بدأت بعمل مزرعة تجريبية مساحتها تزيد على مائتى فدان وتدار بالطاقة الشمسية ثم استصلح ألفا فدان أخرى من خلال انشاء قرية تسمى العين لزيادة المساحة الى نحو سبعة آلاف فدان .

واستمر العمل فى التجربة حتى قام سيادة الرئيس مبارك بزيارة عام ١٩٩٨ وأمر بادارة عجلة الانتاج التى تابعها سيادته بنفسه فى زيارة تالية في نهاية العام نفسه مما أعطى دفعة قوية للمشروع .

وبدأت شبكة الطرق والمواصلات والمطارات والاتصالات فى الامتداد، بالاضافة لقيام الهيئة العامة لمشروعات التعمير بوزارة الزراعة بانشاء قرية تتبع مدينة الداخلة اداريا واقامت ٣٢٥ وحدة سكنية وادارية بخلاف المبانى الخدمية.

وتم ربط القرية والمدينة بطريق مرصوف مع رصف طريق الخارجة - درب الأربعين - العوينات ثم طريق أبو سمبل - شرق العوينات وأسوان - شرق العوينات، والأقصر - بشرق العوينات.وربط هذه المناطق كلها بشبكة تليفونات مع انشاء مطار بشرق العوينات وتوسعته لنقل المحاصيل الخاصة بالتصدير الى الخارج مباشرة.

غير أن التعمير لايصاحبه الا العمران فتم استخدام الاسلوب العلمى فى تخطيط واستزراع شرق العوينات باحدث الأساليب.

وكما يقول المهندس حسين العطفى إن المنطقة تعتبر بمثابة البداية الحقيقية لحضارة جنوب الوادى التى يقيمها مبارك لجذب الزيادة السكانية من الوادى والدلتا التى تكتظ فى مساحة لاتزيد على ٤٪ من مساحة مصر، ويضيف أن هيئة التخطيط العمرانى لها نشاط واسع فى المنطقة لتوفير السكن والأنشطة السكانية اللازمة للحياة هناك التى تقوم على مساحة ٢٠٠ ألف فدان يمكن زراعتها كمرحلة أولى بالمياه الجوفية والتى تم تقسيمها من خلال ٢٠ جزءا يتكون كل جزء من ٢٤ الف فدان يستثمر فيها عدد كبير من المستثمرين.

بالاضافة لوحدة الأبحاث البستانية التابعة لوزارة الزراعة التى ستزرع ٢٠٠٠ فدان بالمحاصيل البستانية والحقلية والنباتات العشبية والطبية والعطرية سواء فى الأراضى المكشوفة أو فى الصوبات والمشاتل التى تحوطها مصدات الرياح الى جانب وحدات لتربية وتسمين الماشية والاغنام.

درب الأربعين

ويأتى ثالث اضلاع المثلث التنموى بالجنوب فى درب الأربعين وهذه المنطقة بالفعل تحتل شمالا راس المثلث المتساوى الأضلاع مع الضلعين الآخرين فى توشكى وشرق العوينات .

وتقع منطقة درب الأربعين جنوب شرق وغرب الواحات الداخلة والخارجة بمحاذاة واديى النقرة والصعايدة، بجنوب قنا و شمال اسوان .

وفى الجزء الجنوبى الشرقى لدرب الأربعين تقع توشكى وبحيرة ناصر

وفى الجزء الجنوبى الغربى لها يقع مشروع شرق العوينات.

ويقول المهندس حسين العطفى إن امكانات المياه الجوفية لمنطقة درب الأربعين تبلغ حوالى ٨٣ مليون متر مكعب سنويا تكفى لحفر حوالى ٨٥ بئرا.

وعلى طريق درب الاربعين المحطة الأساسية لتجارة الجمال مع السودان والتى تصلح لاقامة تجمعات سكانية صغيرة، وبالفعل تم انشاء ١٥ بئرا وتم تمليك عدد من رواد الشباب هناك بيتا وعشرة افدنة ويقومون بالزراعة حاليا.

المياه كافية

ويعود الدكتور محمود أبوزيد وزير الرى ليؤكد أن تنفيذ خطط التنمية فى الجنوب يتوقف على توفير الاحتياجات المتزايدة من المياه وذلك عن طريق ثلاثة محاور أهمها التوسع فى استخدام المياه الجوفية واعادة استخدام مياه الصرفين الزراعى والصحى وترشيد الاستهلاك الحالى من المياه سواء فى الزراعة عن طريق ترشيد مساحات المحاصيل شديدة الاستخدام للمياه كالأرز وقصب السكر والعمل مع دول حوض النيل على تقليل الفواقد لزيادة حصص الدول المشاركة فى الحوض.

ويضيف الوزير قائلا: لذلك أصبح من الضرورى الاتجاه الى تنمية الموارد المائية الجوفية خاصة العميقة منها كهدف أساسى ومحورى فى سياسة الوزارة المائية والتى تطمح الى استغلال نحو ٧٫٥ مليار متر مكعب سنويا من الخزانات السطحية . ومايزيد على ٤ مليارات متر مكعب سنويا من المياه الجوفية العميقة حتى عام ٢٠١٧.

ويضيف أن الوزارة قامت مع الجهات المتخصصة والمختصة باجراء دراسات عديدة لتقويم امكانات المياه الجوفية فى الأحواض المختلفة ضمن خطة متكاملة لكل حوض وتشمل الاستفادة بخزانات المياه الجوفية سواء السطحية او العميقة فى مناطق الصحراء.والدلتا والوادى والأحواض الساحلية وأحواض الحجر الرملى النوبى فى الصحراء الغربية والواحات وشرق العوينات ودرب الأربعين وفى جنوب الوادى علاوة على مناطق حلايب وشلاتين وسيناء.

الموضوع الرئيسي : شرق العوينات
اسم كاتب المقال : احمد نصر الدين
الموضوع الفرعي :
رقم العـــــدد : ٤١١٧٠
المصـــــدر : الاهرام
تاريخ الصـدور : ١٩٩٩/٨/٢٦

الحجر الجنوبي

وهذا الحوض يمتد في الصحراء الغربية خارج حدود مصر في ليبيا والسودان وتشاد وهو ذو امكانات تتراوح بين متوسطة وعالية نظرا لامتداده الشاسع والسمك الكبير للطبقة المتشبعة بالمياه والنوعية الجيدة للمياه به وتتراوح بين ٣٠٠ و ٧٠٠ جزء أملاح في المليون وتبلغ الامكانات المائية لهذا الخزان حوالى ٣.٨ مليار متر مكعب مياه سنويا لايستخدم منها حاليا سوى ٠,٥ مليار متر سنويا .

وتطمح خطة التنمية إلى امكانية استغلال نحو ٣.٣ مليار متر مكعب سنويا في اطار خطة عشرية حتى عام ٢٠١٧ تبلغ تكلفتها نحو ٤ مليارات جنيه .

ويوضح الدكتور ضياء الدين القوصي المشرف العام على مشروع توشكى قائلا إنها موزعة على النحو التالي:

● واحة سيوة: وتبلغ الامكانات الكلية للمياه الجوفية بها حوالى ١٩٠ مليون متر مكعب سنويا لايستخدم منها سوى ٤.٥ مليون متر سنويا .

● الوادى الجديد: ويشمل الواحات البحرية والفرافرة والداخلة والخارجة ويبلغ التصرف الآمن للمياه من المياه الجوفية حوالى ١.٩٧ مليار متر مكعب سنويا ويستخدم بها حاليا حوالى ٠,٤٧ مليار متر مكعب سنويا والباقى حوالى ١.٥ مليار متر مكعب سنويا يمكن التوسع بها.

● شرق العوينات: وتبلغ امكانات المياه الجوفية بها ١.٥ مليار متر مكعب سنويا لايستخدم منها سوى ٨.٣ مليون متر مكعب سنويا.

ويستخدم حاليا الرى المتطور في استصلاح واستزراع نحو ٢٠٠ الف فدان وتم انشاء نحو ٦٠ بئرا بالتنسيق مع الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية.

● درب الاربعين ويتم حاليا انشاء ١٥ بئرا بها من امكانات المياه الجوفية هناك التى تبلغ حوالى ٨٣ مليون متر مكعب سنويا.

ويضيف الدكتور القوصي قائلا: إن منطقة جنوب الوادى بها امكانات للمياه الجوفية تزيد على ٩٠ مليون متر مكعب سنويا ويتم حاليا انشاء ٢٥ بئرا انتاجية واختبارية بمنطقة توشكى على امتداد قناة الشيخ زايد لاقامة مجتمعات عمرانية جديدة واستخدامات التشغيل كما تم طرح ٣٠ بئرا انتاجية كمرحلة أولى من جملة ٣٠٠ بئر سيتم حفرها في هذه المنطقة.

الموضوع الرئيسى :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	حسين هندى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــــدد :	٤١١٧٧
المصـــــــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩/٩/٢

محافظ الوادى الجديد يتفقد مشروعات العوينات

وزارة الزراعة اشترت قمح العوينات لاستخدامه فى التقاوى

فى درجة حرارة حارقة تقترب من الخمسين درجة مئوية قام السيد عثمان شاهين محافظ الوادى الجديد يرافقه بعض قيادات المحافظة التنفيذيين بزيارة تفقدية لمنطقة شرق العوينات الاسبوع الماضى حيث طلب من المهندس فاروق النشوانى رئيس مركز ومدينة الداخلة ـ التى تتبعها المنطقة اداريا ـ ضرورة التنسيق مع الجهات المعنية بالمحافظة لتوفير الكوادر المطلوبة للمنطقة وخاصة القطاع الصحى لتيسير الخدمات الطبية للمقيمين بالمنطقة والعاملين بالمشروعات الاستثمارية القائمة والعمل على جذب المواطنين للتوطن بهذه المنطقة البكر التى تتوافر بها جميع سبل الحياة الكريمة.

وقال فى اثناء تفقده الوحدة الصحية بقرية العين أن هذه الوحدة تم توفير جميع المستلزمات الطبية لها من ادوية واطباء واعضاء التمريض والاداريين وتدعيمها بعربية اسعاف ، وتم انشاء بنك للدم وغرفة عمليات لخدمة العاملين بالمنطقة

وقام المحافظ ومرافقوه بزيارة للمشروعات الاستثمارية بالمنطقة حيث تفقد العمل بها على الطبيعة للتأكد من ثبوت جدية تنفيذ المشروعات.

وفى لقائه مع بعض المسئولين عن هذه المشروعات اكد المحافظ عثمان شاهين ان المحافظة من جانبها على اتم الاستعداد لازالة اى معوقات قد تقابل المستثمرين فى تنفيذ مشروعاتهم. وأوضح ان ماتم بالمنطقة يمثل انجازا كبيرا لمصر فى عهد الرئيس حسنى مبارك الذى وضع فى بؤرة اهتماماته تحويل منطقة جنوب الوادى الى منطقة جذب للسكان وتحويلها الى منطقة زراعية وصناعية لدعم الاقتصاد المصرى لندخل القرن المقبل بقوة ولنقف فى صفوف الدول المتقدمة

واشار الى ان هذه المنطقة ستحقق فرص عمل مناسبة للشباب، كما ان هذه المنطقة سيتم من خلالها توفير الحاصلات الزراعية لتكون احد مراكز تصدير الحاصلات الزراعية الى الخارج مباشرة عن طريق مطار شرق العوينات.

ومن جهته اوضح المهندس فاروق النشوانى رئيس مركز ومدينة الداخلة اننا قد شاهدنا على الطبيعة ماوصلت اليه بعض الشركات الاستثمارية بالمنطقة التى تقوم بالزراعات الصيفية حيث تمت زراعة المانجو والجوافة والنخيل وبعض المساحات من الذرة.. كما تابعنا موقف حفر الابار من قبل بعض الشركات الجديدة التى تسلمت مواقعها وبدأت فى حفر الابار وتركيب آلات الرى، وتأكدنا كذلك من السير الحسن لعملية رصف الطرق من قبل شركات الخدمات والتى قاربت على الانتهاء وتسليمها

واكد رئيس مدينة الداخلة ان انتاج شركات شرق العوينات من القمح هذا العام اشترته بالكامل وحدة الخدمات البستانية التابعة لوزارة الزراعة لاستخدامه كتقاو فى باقى انحاء الجمهورية لتميزه بالنظافة وخلوه من اى نوع من الحشائش او اى خلط، واوضح ان هذه المنطقة تعتبر افضل منطقة لانتاج تقاوى القمح لأنها منطقة معزولة ولايتم استخدام اى مبيدات بالاضافة الى الانتاجية العالية للفدان والتى وصلت الى اكثر من ٢٠ اردبا وبعد انتهاء زيارة شرق العوينات وفى طريق عودته الى الخارجة اتجه المحافظ ومرافقوه لتفقد مناطق الاستصلاح الجديدة بمنطقة درب الاربعين للوقوف على احتياجات هذه المنطقة من بنية اساسية وخدمات.. وقد تقابل مع المنتفعين وعائلاتهم بعد السماح لهم باصطحابهم الى مناطق الاستصلاح واستفسر عن احوالهم واحتياجاتهم وطالب التنفيذيين بالمحافظة ببحث مطالبهم وحل اى مشكلات ان وجدت.

حسين هندي

ضوع الرئيسي :	شرق العوينات	اسم كاتب المقال :	حسين هندى
ضوع الفرعى :		رقم العــــدد :	٤١١٨٩
ـــدر :	الاهرام	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩/٩/١٤

افظ الوادى الجديد:

شرق العوينات ودرب الاربعين والفرافرة مناطق تحولت لجذب الاستثمار والايدى العاملة

لالقاء الضوء على ماتم انجازه على أرض الوادى الجديد خلال ١٨ عاما والتنمية التى تحققت فى عهد الرئيس حسنى مبارك ، كان لنا هذا الحوار مع اللواء عثمان شاهين محافظ الوادى الجديد الذى أكد ان المحافظة شهدت تنمية فى مختلف المجالات وأوضح ان هذا العهد تحول فيه حلم مواطنى الوادى الى حقيقة على أرض الواقع فى شرق العوينات ودرب الاربعين والفرافره..ودخول مياه النيل الى الوادى الجديد هو الحلم الذى طال انتظاره وتحقق على يد الرئيس مبارك .



عثمان شاهين

أجرى الحوار:
حسين هندى

■ اللواء عثمان شاهين محافظ الوادى الجديد بداية نريد أن نعرف حجم الانجازات التى تحققت على أرض المحافظة خلال عهد الرئيس حسنى مبارك (١٨ عاما)

□ المحافظ : الحقيقة أن ماتحقق من انجازات على أرض الوادى الجديد فى عهد الرئيس حسنى مبارك خلال ١٨ عاما ضخمة واذا أستعرضناها وقارناها بما كان موجودا قبل توليه المسئولية فنجد أن معظم المرافق والخدمات والتنمية والتعمير الحقيقية تمت على أرض المحافظة فى عهد مبارك..فقد انطلقت التنمية والتعمير فى جميع أرجاء المحافظة من شرق العوينات الى درب الاربعين الى الخارجة والداخله والفرافرة فاجمالى الاستثمارات التى تمت على أرض الوادى الجديد خلال هذه الفترة يبلغ حوالى ٥ مليارات جنيه ، تلك بخلاف الاستثمارات التى تمت بواسطة المحافظة فى شكل مشروعات استثمارية فى مختلف المجالات والتى تبلغ قيمتها ١,٣ مليار جنيه ،كما أن تلك بخلاف استثمارات المشروعات القومية العملاقة التى تمول على المستوى القومى فى شرق العوينات ودرب الاربعين

■ فى الماضى كان الوادى الجديد هو المنفى الرسمى للمقصرين والمخالفين من موظفى الدولة، وكان الجميع ينظر اليه على انه اخر الدنيا..ماتعليقكم؟

□ المحافظ: هذا الكلام كان فى الماضى كما تقول ..فالوادى الجديد أصبح فى عهد مبارك شيئا مختلفا تماما فالمسافات بينه وبين المحافظات ذابت وخير دليل على ذلك الاعداد الكبيرة من القادمين الجدد والزائرين الذين يزورونها أما للسياحة أو الاستثمار أو العمل وذلك يرجع الى ماتم انجازه من بنيه اساسية بشكل عام وطرق ومواصلات واتصالات بشكل خاص وهذه الخطوة الاولى التى يجب أن تقطعها كل خطط التنمية المستقبلية فى مشوار تنمية الجنوب ولذلك فقد تم ربط المحافظة بشبكة ضخمة من الطرق الطولية والعرضية بطول ٢٥٤٠ كيلو مترا والتى تعتبر شرايين الحياه التى تربط المحافظة بالمحافظات الاخرى حتى الجيزة والقاهرة وكذلك أنشاء شبكة طرق داخلية لربط مدن وقرى المحافظة بعضها بعضا مما ييسر حركة النقل والانتقال والتسويق والاستثمار والتنمية والتعمير بالمنطقة، كما تم انشاء مطارى الداخله وشرق العوينات وتطوير مطار الخارجه لسهولة الوصول الى أنحاء المحافظة المترامية الاطراف،وأيضا هناك انجاز رائع كسر عزلة الواحات وهو خط سكك حديد الخارجه - قنا - سفاجا والذى قام الرئيس مبارك بأفتتاحه بطول ٦٨٠ كيلو مترا وهو الخط الذى فتح طريقا مباشرا وسهلا يربط واحات الصحراء بساحل البحر الاحمر وهو ماينعكس على مستقبل التنمية الزراعية والصناعية والتعدينية والبشرية والسياحية بالمحافظة كما تم تشغيل أول خط سكه حديد يربط واحة باريس بمدينة الخارجه بطول ٤٢ كيلو مترا وذلك أيضا لخدمة التنمية فى جنوب الوادى والمساهمة فى اقامة مجتمعات عمرانية جديدة.

وبالنسبة للمواصلات السلكية فكانت المحافظة تفتقدها ولكن فى عهد الرئيس مبارك كان للتليفونات نصيب كبير من الاهتمام حيث تم تطوير شبكة التليفونات وانشاء ٥١ سنترالا سعة ٥١ الف خط منها ١٤ سنترالا رقميا الكترونيا وتم ربطها بكوابل الألياف الضوئية التى تم مدها لجميع محاور الطرق والمناطق التى لم يتم توصيل الألياف الضوئية لها تعمل بالقمر الصناعى مثل شرق العوينات والفرارة

■ ماهى الاستعدادات التى قامت بها المحافظة لاستقبال الاعداد المتزايدة من القادمين الجدد فى المجالات المختلفة فى ظل دعوة مبارك بتنمية الوادى الجديد؟

□ المحافظ : أن الرئيس مبارك ومنذ فترة طويلة وضع فى أعتباره أن الوادى الجديد يعتبر العمق الاستراتيجى لمصر وأنها الحل الحقيقى لمشكلة تكدس السكان بالوادى القديم ولذلك كان لزاما علينا أن نهيىء المناخ الصالح والاهتمام بالبنية الاساسية ولو استعرضنا الخدمات التى تمت فى عهد مبارك نجد أن المياه النقية وصلت لكل مدنها وقراها فقد تم انشاء ١٠٦ محطات مياه كاملة وكذلك انشاء خزانات علوية وأرضية كما تم انشاء ٣٠ محطة تنقيه مياه وتنفيذ شبكة هائلة لمياه الشرب لتغذية المدن والقرى المترامية الاطراف وبالنسبة لمشروعات الصرف الصحى فقد تم تنفيذ ٧ مشروعات متكاملة بخطوط الانحدار والمحطات فى المدن وبعض القرى أما الكهرباء فقد تم ربط المحافظة بالشبكة الموحدة وانشاء ٥ مجمعات للكهرباء على مستوى المحافظة فأصبحت المحافظة بالكامل بمدنها وقراها وتوابعها تضاء بالتيار الكهربائى على مدى ٢٤ ساعة بعد أن كانت تعتمد على المولدات الصغيرة.

واذا تحدثنا عن التربية والتعليم فقد تم انشاء ٢٣٩ مدرسة موزعة على مراحل التعليم المختلفة كما تم ادخال التعليم الجامعى لاول مرة بالمحافظة بانشاء فرع لكلية التربية جامعة اسيوط بالخارجة لتكون نواة لجامعة الوادى الجديد ،وشهدت المحافظة نهضة حضارية لتوفير الرعاية الصحية لكل مواطن بعد ان كان المريض يتحمل مشقه السفر الى خارج المحافظة لتلقى العلاج ، فبلغت المنشآت الصحية التى تم انشاؤها فى عهد مبارك ١٥٠ منشأة ، بالاضافة إلى نقاط الاسعاف الحضارية التى انشئت على أمتداد الطرق الصحراوية، كما تم الاتفاق مع عدد من الجامعات لايفاد قوافل طبية ذات تخصصات نادرة لعلاج المرضى.

وخلال الـ ١٨ عاما الماضية تم إنشاء ٧٦٦٣ وحدة سكنية بمختلف مدن المحافظة وليس هناك مشكلة إسكان ، كما يتم الآن اقامة مجتمعات عمرانية جديدة.

■ الاهتمام بالشباب هو أساس دعوة مبارك لغزو الصحراء ، ماذا قدمت المحافظة لهم خلال ١٨ عاما؟

□ المحافظ : فى إطار اهتمام الدولة بهذا القطاع تم انشاء ٧٤ منشأة شبابية شملت مراكز الشباب والاندية الرياضية والملاعب الثلاثية والمفتوحة.

■ ماذا تقول حول هجرة ابناء الوادى إلى خارجها للبحث عن فرص عمل؟

□ المحافظ : كان يحدث هذا منذ زمن بعيد قبل ١٨ عاما ، أما الآن وبعد دعوة الرئيس مبارك بغزو الصحراء وتعميرها اقيم عدد كبير من المشروعات تستقطب ايد عاملة ضخمة.. فهناك ١٥٠ مشروعا استثماريا شملت مشروعات زراعية وصناعية وسياحية وخدمية حققت ٩٠٥٠ فرصة عمل كما ان هناك مشروعات شروق والاشغال العامة والتى وفرت فرص عمل تجاوزت ١٨٠ الف فرصة عمل وكذلك المشروع العملاق بأبو طرطور ترتب عليه تشغيل ٥ الاف فرد ذلك بخلاف المشروعات القومية العملاقة بشرق العوينات ودرب الأربعين فقد وفرت فرص عمل كثيرة للشباب والمنتفعين.

■ الزراعة هى أثاث التنمية على أرض المحافظة فما موقفها خلال الـ ١٨ عاما؟

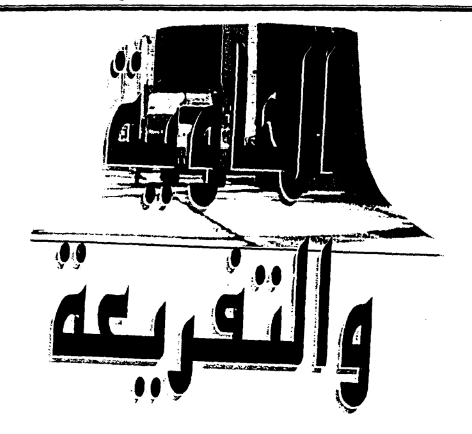
□ المحافظ : الزراعة تعتمد كليا على المياه الجوفية فى ريها ولذلك تم حفر ٣١٤ بئرا خلال الـ ١٨ عاما ، وتم عمل شبكة هائلة للمصارف بالمحافظة بطول ٣ ٧٩ كيلو مترا وانشاء ٦ بحيرات للصرف، كما تم إنشاء محطة غربلة لجميع المحصولات الزراعية.. كل هذا ساعد على زيادة الرقعة الزراعية حيث بلغت ٨٢٤٥٤ فدانا وكانت قبل عهد الرئيس مبارك لاتزيد على ٣٢ الف فدان ذلك بخلاف المشروعات العملاقة فى درب الأربعين والعوينات والفرافرة التى تعتمد على الزراعة التى بها ستعود مصر لتصبح سلة الغذاء النظيف مرة أخرى.

شرق التفريعة

شرق التفريعة

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	الحاوية و التفريعة	محمد محى الدين بندر	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٢٨	١٩٩٨/٤/٢٠	١٧
٢	شرق التفريعة و تنوع نماذج الاستثمار	سمير معوض	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٢٨	١٩٩٨/٤/٢٠	٢٣
٣	شرق التفريعة : معايير النجاح للمشروع	محمد حسن موسى	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٣٥	١٩٩٨/٦/٨	٢٥
٤	٧ وصايا لتأمين نجاح شرق بورسعيد	محمد سمير السيد	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٣٠	١٩٩٨/٧/١٣	٣٠
٥	اهرامات حسنى مبارك الاربعة (١)	نعمات الزياتى	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٤٥	١٩٩٨/٨/١٧	٣٣
٦	اهرامات حسنى مبارك الاربعة (٢)	نعمات الزياتى	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٤٦	١٩٩٨/٨/٢٤	٤٠
٧	بورسعيد هل تصبح خنجر فى قلب الاقتصاد المصرى	سالم وهبى	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٤٦	١٩٩٨/٨/٢٤	٤٦
٨	اهرامات حسنى مبارك الاربعة (٣)	نعمات الزياتى	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٤٧	١٩٩٨/٨/٣١	٤٩
٩	المقاول المصرى على اجندة شرق بورسعيد	محمد ابراهيم	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٥٠	١٩٩٨/٩/٢١	٥٦
١٠	تعمير مشروعات شرق القناة	جرجس حلمى عازر	(كتاب)الثورة الخضراء		١٩٩٩	٥٨
١١	المشروع القومى لتنمية شرق بورسعيد	محمد ندا	(كتاب) مصر المستقبل		١٩٩٩	٦٣
١٢	البنك التجارى الدولى يمول اربع شركات عالميه تنفذ ميناء شرق بورسعيد	جمال فاضل	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	١٥٧٥	١٩٩٩/٣/١٥	٨٣
١٣	الحكومة انفقت ١,٥ مليار جنيه فى اقامة المجرى الملاحى	محمد الدردير	الاهرام	٤١١٥٥	١٩٩٩/٨/١١	٨٤
١٤	ميناء شرق بورسعيد يسابق الزمن	حمدى تمام	الاهرام	٤١١٧٣	١٩٩٩/٨/٢٩	٨٦
١٥	مبارك يقوم بزيارة ميدانية لمشروع شرق التفريعة	محمد أبو السعود	الاهرام	٤١١٨٢	١٩٩٩/٩/٧	٨٩
١٦	شرق بورسعيد و مواجهة العولمة	الجريدة	الاهرام	٤١١٨٥	١٩٩٩/٩/١٠	٩٢
١٧	ماذا تعنى شرق التفريعة لاقتصاد مصر	دلال العطوى	الاهرام(ملحق الجمعة)	٤١١٨٥	١٩٩٩/٩/١٠	٩٣
١٨	مشروع شرق بورسعيد العملاق يستعد لدخول مرحلة التشغيل	احمد العطار	الاهرام	٤١١٨٧	١٩٩٩/٩/١٢	٩٤

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد بهى الدين بدر
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٢٨
المصـــــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٤/٢٠



إذا سألت عن الثورات التى غيرت مسار التقدم المادى فى عالم فى النصف الثانى من القرن العشرين، فغالبا ما ستكون الإجابة: ثورة المعلومات والاتساع الشامل لشبكة «الإنترنت»، وثورة الاتصالات والأقمار الصناعية، وثورة المواصلات.. وقلة ستذكر ثورة «الكونتينرز». ومن الأقلين، مجلة «الاقتصادى» التى كانت أول من نبه مصر والعالم العربى إلى أهمية «الكونتينرز» CONTAINERS منذ أكثر من ربع قرن ذلك بالعدد ٣٤٧ - أول فبراير ١٩٧٠ تحت عنوان «الكونتينرز.. ثورة فى النقل البحرى».. ترى أين كنا، وكيف أصبحنا بعد أكثر من ربع قرن من هذا التنبيه؟؟.. وأين العالم الآن؟؟.. وإلى أين يتجه بنا خط السير؟؟.. هل سنبقى متخلفين عن ركب التقدم إلى مشارف القرن الـ ٢١ نلهث وراءه بالتصريحات والمحاضرات ومضغ الكلمات؟؟.. أم هل هناك فرصة للحاق ولو بمؤخرة ركب التقدم، بل وربما لنتجاوزه إلى المقدمة؟؟.. نعم هناك فرصة، ولكنها تتطلب بطلا ينظر إلى أبعد من مواقع قدميه.. ينظر إلى أفق بعيد.. بل يبصر إلى ما وراء الأفق ببصره نافذة.. VISION. نريد رجلا شجاعا أمينا يحب بلده.. بجد.. ما هى تلك الفرصة؟؟ ومن هو هذا الرجل؟؟.. هذا ما سنحاول الإجابة عليه دون الخوض فى تفاصيل إلا بالقدر الذى يساعدنا على الإجابة على هذين السؤالين.

ربان/ محمد بهى الدين منذور

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : محمد محي الدين بندر
الموضوع الفرعي :
رقم العـــــدد : ١٥٢٨
المصـــــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٤/٢٠

لمحة تاريخية

بطلة هذا المقال هى «الكونتينر».. كيف ظهرت على مسرح النقل العالمى؟؟.. إليكم قصتها: «ماكلينز» رجل أعمال امريكى كان يعمل فى نقل البضائع بالشاحنات ـ «TRUCKER» ـ عبر قارة أمريكا الشمالية، اختمرت فى ذهنه فكرة إحتواء صناديق وطرود البضائع المتفرقة فى صندوق حديدى كبير CONTAINER، اسميناها فى مصر لاحقا: «حاوية». وفى منتصف الخمسينات بدأت شركة بان اتلانتيك البحرية «ATLANTIC STEAMSHIP CO. PAN» والتى عرفت فيما بعد باسم «SERVICE INC. SEA - LAND»، فى مناولة البضائع العامة ـ أى شحن وتفريغ البضائع فى الموانى ـ داخل كونتينرز حديدية طول الواحدة ٣٥ قدما، فانطلعت بذلك الشرارة الأولى لثورة الكونتينرز فى العالم. وكان ذلك على الخط الملاحى الذى يربط موانى الساحل الشرقى للولايات المتحدة الأمريكية ببورتوريكو. ولم تتحدد معالم النقل البحرى بالكونتينرز على نطاق عالمى إلا فى منتصف الستينات وذلك بعد أن استوعب المصدرون والمستوردون والناقلون البحريون ملاك السفن ومستأجروها، اهمية الكونتينرز فظهرت لفظة BOX أى «صندوق» مرادفة للفظة «حاوية». واستقرت أبعاد الكونتينر أو الحاوية أو الصندوق على نمطين: أحدهما بطول عشرين والآخر اربعين قدما، وكلاهما بعرض ثمانية أقدام وارتفاع ثمانية أقدامازيضا.

أدرك الكافة أهمية المولودة الجديدة التى فتحت عالما جديدا ـ كأنها بيضة كولمبس ـ فهى سهلة المناولة بدءا باستخدام الروافع التقليدية ثم باستخدام روافع خاصة. وهى تحافظ على البضائع من السرقة والتلف والعوامل الجوية. كل ذلك أدى إلى انسياب حركة بطلتنا من باب المصنع أو المخزن إلى الشاحنات أو السكك الحديدية أو الصنادل النهرية عبر الطرق الجديدة والقنوات الملاحية والأنهار إلى الموانى إلى الأرصفة إلى ظهر السفينة وأخيرا إلى باب المرسل إليه فى الوقت المناسب. وهكذا أصبحت الحاوية المفجر DETONA-TOR الذى غير معالم النقل البرى والنهرى والبحرى والنقل الجوى.

وأدى سهولة مناولة وتحريك الحاوية النمطية ـ إلى إحداث تغيرات جوهرية فى أنشطة التعبئة والتخزين والنقل والتوزيع. ومع إنهيار الأنظمة الشمولية ونظمها الأقتصادية، ومع إزالة العقبات أمام قوانين العرض والطلب وتحرير التجارة الدولية ونشوء التكتلات الاقتصادية وتطبيق اتفاقيات «الجات» GATT، كل ذلك ادى إلى زيادة حجم التجارة العالمية وتعاظم دور النقل البحرى باعتباره الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع لاسيما الجافة منها. ومن هنا ظهر نظام نقل متكامل أو متعدد الوسائط TRANSPORT MULTIMODAL. ونجمة هذا النظام هي الكونتينر.. «الحاوية».

الحاوية

هذه السلسلة من الأحداث والتطورات تلاحقت آثارها ومؤثراتها REACTION CHAIN مما أدى إلى إحداث تغيرات تكنولوجية ليس فقط فى صناعة الحاوية، ولكن فجرت أيضا تغييرات فى صناعة بناء السفن وصناعة الروافع (الأوناش) المتخصصة فظهرت الروافع الجسرية GANTRY CRANES، ومعدات مناولة الحاوية على الأرصفة والساحات والمخازن، وعربات السكك الحديدية المتخصصة لنقل الحاويات، والشاحنات ـ تريلات ـ، والأرصفة المتخصصة. وكلها تدور وتلتزم فى أبعادها بأبعاد الحاوية.. «الحاوية» هى الملكة.. هى الـ PRINA DONNA.. ليس هذا فقط، ولكن ثورة الكونتينرز امتدت أيضا إلى الاجراءات الجمركية والدورات المستندية وشبكات المعلومات التى تحوى بيانات ومعلومات الانتاج والتخزين والنقل والتوزيع.. الخ، بل وامتدت اثارها إلى التعليم والتدريب والتأمين والصحافة المتخصصة.. عالم جديد يلاحق ويلهث وراء التطور السريع فى استخدامات النقل متعدد الوسائط وبطلته: «الحاوية».

وأيضا احتلت «الحاوية» أهمية قانونية بانتقالها بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل: شاحنة (تريلا)، عربة سكك حديدية، صندل نقل نهرى، سفينة. وأدى ذلك إلى ظهور النقل البحرى الذى يقدم للشاحن خدمة نقل متكاملة من الباب إلى الباب بموجب عقد نقل واحد ونولون شامل وبالتالى مسئولية واحدة رغم تعدد وسائط النقل. وهكذا استحدث نظام قانونى جديد فى عالم النقل البحرى فظهرت «اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى متعدد الوسائط» التى ابرمت فى جنيف فى ٢٤ مايو ١٩٨٠. بيد أن هذه الاتفاقية لم تدخل بعد نطاق التنفيذ وإن أعقب ذلك ظهور «قواعد اختيارية بشأن وثائق النقل الدولى متعدد الوسائط» عام ١٩٩١.

لا عجب إذن أن تتجاوز إجمالى الحركة العالمية للحاويات المتداولة فى موانى العالم عام ١٩٩١ علامة المائة مليون حاوية. وفى عام ١٩٩٤ احتلت موانى الولايات المتحدة الأمريكية المركز الأول بالنسبة لعدد الحاويات المتداولة والامارات المركز العاشر والسعودية المركز الثالث والعشرين ومصر المركز الخامس والعشرين.

وحركة مائة مليون حاوية نمطية (٨×٨×٢٠ قدما) تتطلب معدات خاصة لرفع وتحريك الحاويات، وسفنا متخصصة هى سفن الحاويات، وأرصفة متخصصة لرسو تلك السفن فى الموانى. أما المعدات فأهمها الروافع الجسرية GANTRY CRANES، وقد يزيد طول ذراع التحميل بها OUTREACH على أربعين مترا، وفى عام ١٩٩٢ بلغ عددها ٢٠٣٦ فى موانى العالم. منها ١٣٣ رافعة موانى الشرق الأوسط والهند. أما معدات النقل على الأرصفة فأهمها STRADDLE CAR-RIERS وكان عددها ٢١٢٤ وحدة منها ٢٠٥ وحدات بموانى الشرق الأوسط والهند.

ننتهى مما سبق إلى أن هناك مثلثا يحوى بضائع التجارة الدولية: الحاوية وسفن الحاويات والموانى ومن هنا ننتقل إلى سفن الحاويات.

سفن الحاويات

تسمى السفن التى تتكون حمولتها لكاملة من الحاويات باسم COMTAINE SHIPS وترجمتها الى العربية «سفن الحاويات». وبالرغم من بداية ثورة الحاويات فى منتصف الخمسينات، الا ان الجيلين الأول والثانى من سفن الحاويات لم يظهرا الا فى أوا ـر الستينات بطاقة ٧٠٠ و١٥٠٠ حاوية وحمولة ١١ و ٣٠ الف طن وزنى على التوالى. وظهر الجيل الثالث فى اوائل السبعينات بطاقة ٣٠٠٠ حاوية وحمولة ٤٩ الف طن وزنى. وظهر الجيل الرابع بطاقة ٤٥٠٠ حاوية فى منتصف التسعينات. وسفينة الحاويات بطاقة ٦٠٠٠ حاوية تزيد حمولتها الوزنية DWT على ثمانين الف طن وطولها قرابة ٣٧٠ مترا وعرضها ٥٠ مترا وغاطسها حوالى ١٤ مترا وسرعتها ٢٥/٢٣ عقدة أى ميل بحرى فى الساعة وثمنها قرابة مائة مليون دولار.

هذا التطور السريع لسفن الحاويات انما كانت بطلته الحاوية وما أحدثته من تأثيرات سريعة متلاحقة CHAIN REAC-TION أدت إلي استحواذ النقل بالحاويات فى منتصف الثمانينات على مايزيد عن ٧٥٪ من البضائع العامة القابلة للتحوية. وتزيد هذه النسبة إلى ٩٥٪ فى التجارة الدولية بين الدول المتقدمة شرقا وغربا. هذه النتيجة كانت بسبب تخفيض مدة رسو السفينة فى الموانى ـ مما يعرف بسرعة دورة السفينة ـ وبالتالى زيادة استغلالها وانخفاض مصروفاتها بسبب اقتصاديات الحجم وبالتالى خفض تكلفة الطن/ ميل. وبالرغم من أن الخطوط الملاحية المنتظمة تكون حوالى ١٠٪ من إجمالى الطن/ ميل للاسطول البحرى العالمى، إلا أنها تستحوذ على ٥٠٪ من اجمالى النوالين البحرية. أيضا أدت زيادة عدد هذه السفن وحمولاتها الى اطراد زيادة أهمية سفن الحاويات بالنسبة لايرادات قناة السويس واحتلالها المركز الأول بعد تراجع مركز ناقلات البترول. ومن هنا

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : محمد محي الدين بندر
الموضوع الفرعي :
رقم العــــدد : ١٥٢٨
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصــدور : ١٩٩٨/٤/٢٠

اصبحت سفن الحاويات هى الحاضر والمستقبل. وهذه السفن من الجيل الخامس لا يقدر على امتلاكها سوى الشركات الملاحية العملاقة MEGA CARRIERS التى يزيد حجم أصولها على المليار دولار وتجاوز إيراداتها الكلية السنوية علامة المليار دولار أيضا.

وفى نهاية الحديث عن سفن الحاويات، ننتقل بالقارئ - المهتم - الى المستقبل: "FAST SHIP ATLANTIC INC." شركة امريكية بالاسكندرية بولاية فرجينيا، تسعى الى أن تقدم الى السوق الملاحى سفينة حاويات ذات تصميم حديث يتميز شكل بدنها بحدة وعمق مقدمة السفينة. أما الآلات المحركة فتتكون من توربينة غازية تقوم بتشغيل مضخات تدفع الماء بسرعة عالية خلال خمسة فتحات NOZZLES فى مؤخرة السفينة لتدفع السفينة الى الأمام بسرعة عالية تفوق سرعات السفن التقليدية الحالية، وتبلغ سرعتها أربعة اضعاف السفن الحالية فى البحر العاصف. أيضا يشتمل التصميم على باب واسع فى مؤخرة السفينة يسمح بدخول «ترولى» يتحرك على وسادة هوائية لمناولة ٥٥٠ حاوية فى الساعة مقابل ١٥٠ حاوية/ ساعة للروافع الجسرية التقليدية. محصلة هذه الثورة التكنولوجية هى خفض مدة بقاء السفينة فى الميناء بنسبة ٨٠٪. وتبلغ تكلفة بناء هذه السفينة ١٧٠ مليون دولار. وقد يتساءل القارئ - المهتم - حينما يصل معنا الى هذه المرحلة من المقال: أين نحن فى مصر من هذا كله؟؟ .. نقول صبرا إلى ما بعد ان نتحدث قليلا عن الضلع الثالث: الموانى.

الموانى

تأثرت الموانى حول العالم بثورة الكونتينرز وتطورت بسرعة فى الدول الصناعية الغنية المتقدمة ولحقت بها بعض الدول المتقدمة الصغيرة الغنية بالأفكار والرجال والموقع مثل سنغافورة ودبى .. اما التطور فيتلخص فى تطوير الأرصفة وبناء أرصفة جديدة أو بناء موانى عميقة متخصصة تناسب عمليات سفن الحاويات مع ربط الميناء بالطرق البرية والنهرية والسكك الحديدية المتطورة والمطارات وفقا لظروف كل ميناء. ويتم تجهيز تلك الارصفة بالروافع الجسرية والساحات ومعدات المناولة. ولاننسى اهمية تيسير وتطويع الاجراءات الجمركية كاجراءات وسيطة لا إجراءات حاكمة سلطوية. وتدفق الخطوط الملاحية العالمية الناقلة للحاويات كثيرا عند اختيار الموانى الرئيسية (المحورية) التى ترسو فيها السفن للتحميل والتفريغ ذلك ان تكلفة مناولة الحاويات تمثل ٢٥/٢٠ فى المائة من اجمالى التكلفة الكلية لمصروفات تشغيل السفينة. كما تمثل مصروفات الموانى.. الخ حوالى ٣٪، وتمثل عمولات ربط البضائع والتوكيلات الملاحية .. الخ حوالى ١٥٪، ومن هنا كان التنافس القاتل بين موانى المنطقة الواحدة للاستحواذ على الخطوط الملاحية العالمية لتكون الميناء الرئيسى (المحورى) حيث يتم تفريغ الحاويات باسم الدول المجاورة ثم يتم نقلها من الميناء الرئيسى الى الموانى المجاورة (الثانوية) باستخدام سفن وسيطة للحاويات FEEDERS، او بالشاحنات عن طريق البر. وتتراوح طاقة تلك السفن الوسيطة للحاويات من ٣٠٠ الى الف حاوية واحيانا تكون مجهزة برافعة جسرية -SELF SUSTAINED. ومن هنا نشطت شركات المقاولات العالمية المتخصصة فى تشييد الموانى لإغراء الدول النامية بالذات على بناء ارصفة للحاويات فى الموانى التقليدية - كميناء الاسكندرية مثلا او ميناء بورسعيد - أو اغراء تلك الدول بتشييد ميناء جديد يركز على سفن الحاويات - كميناءي دمياط وجبل على .. الخ.

ويسير فى ركب هؤلاء المقاولين صانعو المعدات المتخصصة كالروافع الجسرية ورافعات الشوكة وحاملات الحاويات STRADDLE CARRIERS. ويلجأ الجميع عن طريق وكلائهم التجاريين إلي عمليات «لوبى» واسعة النطاق يختارون فيها الشخصيات المؤثرة واصحاب المصالح الخاصة (جماعات الضغط) القريبة من متخذى القرارات، وربما تساعد دول هؤلاء المقاولين على إغراء الدول النامية بتقديم قروض طويلة الأجل،وربما ينضم إليهم البنك الدولى للتعمير والانشاء لتقديم خدمات بيوت الخبرة والقروض، وايضا يستأجرون الأقلام والمحاضرين، وليعزف الكل سيمفونية «نريد اللحاق بالعالم المتقدم». وربما ينتهى الأمر بتشييد موانى أكبر من الحاجة الفعلية . وغالبا ما يستمر بعد تشييد الموانى والأرصفة عمليات شراء وتوريد معدات لا حاجة للميناء لها وذلك بفضل نشاط الوكلاء التجاريين، واساليبهم معروفة للكافة. وأحيانا ينتهى الأمر إلى تشييد ميناء حديث لا تستطيع الدولة النامية ادارته بعناصرها الوطنية ولكنها تكابر بدعوى «مفيش حد أحسن من حد» وينتهى الأمر الى تشييد ميناء فى غير الموقع المثالى وتبدد الملايين بل البلايين.. هذه هى مأساة نمط تكرارى فى دول العالم النامى..

فماذا عن موانيء مصر؟؟

ان عناصر النقل البحرى للتجارة الدولية هى البضائع والسفن والموانيء. أما السفن فلا تمتلك مصر ناقلة حاويات واحدة. ولما كانت الدولة تنتهج سياسة الاقتصاد الحر فلا نتوقع ان تغامر الحكومة بتبديد الأموال العامة فى ملكية سفن الحاويات.. ولما كان القطاع الخاص مازال فى مراحل النمو الاولى فلا اعتقد ان لديه القدرةالمالية والمقدرة الإدارية لتملك سفن حاويات من طراز الاجيال الثالثة فما فوق . أضف الى ذلك ان القطاع الخاص يستهدف الربح ولن يستثمر امواله واموال الآخرين التى يقترضها من البنوك فى مشروعات لايزيد عائدها على عشرة فى المائة مثلا.. ذلك ان إغراءات الثورة العقارية المصرية اجدى بالاستثمار.. ماذا يبقى لنا إذن؟؟.. يبقى لنا الموانى، والمناطق الحرة.. ومع الموانى خدمات الموانى.. ولا نعنى هنا خدمات الموانى بالمفهوم التقليدى الضيق الذى يتحدد بالتوكيلات الملاحية والتوريدات البحرية.. الخ، ولكن نعنى مشروعات عملاقة فى مجالات صناعات التجميع والتخزين والتوزيع والنقل البحرى بالسفن الوسيطة للحاويات وغيرها والنقل البرى والنقل الجوى.. أين نحن من هذا كله.. ما هو موقف موانينا التى هى راسمالنا القومى البحرى الوحيد الذى تبقى لنا خاصة بعد احتضار اسطولنا التجارى؟؟

التفاصيل الرسمية موجودة فى كتيبات انيقة متداولة منذ اوائل الستينات وحتى أواخر التسعينات ونحن على مشارف القرن الجديد، وكلها تتحدث عن عظمة موانينا والخطط قصيرة المدي والخطط الآجلة: ثلاثية وخماسية وعشرينية. كما استحدثت تعبيرات جديدة مثل التطوير والتحديث.. و .. و.. وكل هذا بفضل كفاءة وخبرة الجميع من الوزير الى الغفير «وكله تمام يافندم».. والى القارئ بيانات سريعة IN ABSTRACT من كلمة «معالى وزير النقل والمواصلات» فى الندوة الدولية الثالثة عشرة «لاستراتيجيات تطوير الموانى» فى فبراير ١٩٩٧:

«لقد استهدفت سياسة وزارة النقل البحرى تطوير وتحديث الموانى المصرية.. وانشاء موانى جديدة مستخدمة التكنولوجيا المتقدمة.. وبلغ حجم الاستثمارات خلال الخمس عشرة سنة الماضية مبلغ ١٦٠٠ مليون جنيه ومخطط حتى عام ٢٠١٧ استثمار مبلغ ١٢ مليار جنيه.. وحرصا من وزارة النقل البحرى على مواكبة الاتجاه العالمى لتحوية البضائع - تعليق: هذا بعد أكثر من ربع قرن من تنبيه «الاقتصاد» الى ثورة الكونتينرز - لقد تم انشاء محطات متطورة لتداول الحاويات فى كل من موانى الاسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد ومدها بأحدث معدات التداول من أوناش عملاقة واوناش ساحة وخلافه وتبلغ الطاقة الاستيعابية لها حوالى مليون ونصف مليون حاوية مكافئة سنويا.

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
الموضوع الفرعي :
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال : محمد محي الدين بندر
رقم العـــــدد : ١٥٢٨
تاريخ الصـدور : ١٩٩٨/٤/٢٠

وقد بلغ عدد الحاويات المتداولة بالموانى المصرية خلال عام ١٩٩٦/٩٥ حوالى مليون و ٢٠٨ الاف حاوية مكافئة منها حوالى ثمانمائة الف حاوية ترانزيت تعادل نسبة حوالى ٦٦٪ من اجمالى الحاويات المتداولة.. وجار اتخاذ اجراءات انشاء مركز تداول حاويات بميناء الأدبية.. لتصل طاقة محطات الحاويات الى حوالى ١.٩ مليون حاوية مكافئة سنوياً.»

هذا هو خلاصة وضع موانينا فيما يختص بالحاويات. والى القارىء المهتم - بعض التفاصيل كما وردت فى حديث عن الموقف بالموانى المصرية للدكتور أحمد عبد المنصف فى مؤتمر «النقل البحرى على مشارف القرن الحادى والعشرين» فى نوفمبر ١٩٩٧:

(١) الموانى المصرية لم تدخل بعد عصر التحوية الكاملة من حيث السفن والقطارات واللوارى والصنادل النهرية وبالتالى لم تدخل بعد عصر النقل متعدد الوسائط.

(٢) تعانى الموانى المصرية من الاجراءات المستندية المعقدة والاجراءات الجمركية المطولة وتعدد الجهات الحكومية التى تتدخل فى حركة البضائع تصديرا واستيرادا.

(٣) الموانى المصرية قطاع عام تعمل فى ظروف احتكارية بالنسبة للتجارة الخارجية المصرية.

وفيما يلى حصر فى الجدول رقم ١ لإمكانيات موانينا عام ١٩٩٦ فى مجال الأرصفة المتخصصة لمناولة الحاويات CONTAINER TERMINALS أو ما يعرف فى مصر باسم «محطات الحاويات».

ولو اقتصر تشييد هذه الارصفة لمناولة تجارة مصر الخارجية المعبأة فى الحاويات لكفتنا هذه الامكانيات. أما اذا كان الهدف التوام هو استغلال الموقع الجغرافى الاستراتيجى لمصر ، فان هذه الامكانيات ان لم تكن تصلح فانها على احسن تقدير متواضعة جدا، ذلك ان الخطوط الملاحية العالمية العاملة فى النقل بالحاويات تختار أقل عدد من الموانىء الرئيسية فى مساراتها حول العالم ولابد ان تكون هذه الموانىء بداءة فى مواقع استراتيجية ومجهزة ليس فقط بالأرصفة العميقة ولكن ايضا بالروافع الجسرية العملاقة ومعدات المناولة والساحات ، وناهيك عن البنية الاساسية المناسبة. وميناء الاسكندرية لايتعدى عدد الحاويات المفرغة فيه برسم الترانزيت ١٠٪ ولا أمل له ان يكون ميناء رئيسيا لمناولة الحاويات بل سيتراجع فى المستقبل ليكون ميناء ثانويا.

أما ميناء بورسعيد فامكانياته الفنية والادارية هزيلة وفرصة توسع الميناء الحالى شبه معدومة داخل الحدود التقليدية للميناء فى مدخل القناة. واكبر ميناء مصرى فى مجال مناولة الحاويات هو ميناء دمياط الذى مضى على تشييده قرابة عشر سنوات وهو الوحيد الذى يمكنه استقبال سفن الحاويات من الجيل الثالث فقط حتى طاقة ٣٥٠٠ حاوية. ولولا ميناء دمياط لاستمرت موانى إيطاليا ومالطا وقبرص وإسرائيل فى الاستئثار الكامل بعمليات تفريغ حاويات شرق البحر الأبيض برسم الترانزيت. وقد نجح ميناء دمياط فى جذب الخطوط الملاحية بسبب موقعه الاستراتيجى بالقرب من مدخل قناة السويس وحداثة معداته والعقلية التجارية لمديره. وقد تم مناولة ٨٧٧ الف حاوية عام ١٩٩٦ منها ٩٠٪ برسم إعادة الشحن، كما تجاوز عدد الحاويات المتداولة عام ١٩٩٧ رقم المليون حاوية. ولكن يلاحظ ان سفن الحاويات من الجيلين الرابع والخامس بطاقة ٤٥٠٠/ ٦٧٠٠ حاوية لاتستطيع استخدام ميناء دمياط بسبب تأثر عمق المجرى الملاحى بظاهرة الاطماء SEDIMENTATION ، وايضا بسبب عدم ملاءمة روافعه الجسرية . ولما كانت الروافع الجسرية للميناء قد اقتربت من نهاية عمرها الافتراضى، فاذا ما استبدلت بروافع تزيد أطوال أذرعها البحرية OUT REACH عن أربعين مترا، واذا ماتم تطهير وتعميق المجرى الملاحى والارصفة لتستقبل ناقلات الحاويات الضخمة، فحينئذ يصبح الامل كبيرا فى امكانية ملاحقة الميناء ليتلاءم مع التطورات التكنولوجية فى صناعة بناء سفن الحاويات . ولوتوافق ذلك مع الاهتمام - الأصيل - باحياء المارد الدائم فى مصر، الا وهو نهر النيل ليكون الشريان الحيوى لنقل البضائع بدلا من التكلفة المتزايدة للنقل بالشاحنات وماتتطلبه من طرق باهظة التكاليف وماتخلفه من تلوث بيئى، نقول لو تم ذلك كله لتعاظمت أهمية ميناء دمياط ولتفوق على منافسيه من الموانىء الأجنبية.

ونود هنا ان نستطرد قليلا لنسجل اعتراضنا على بيع أو تأجير ميناء دمياط بالقطاعى لانشاء محطة حاويات أهلية هنا أو هناك .... خارج نطاق استراتيجية شاملة لموانى مصر ... ان وجدت!!!.

هذا هو حال ماوصلنا اليه بعد اكثر من ربع قرن من تنبيه مجلة « الأهرام الاقتصادى » الى ثورة الكونتينرز : (١٤) رافعة جسرية وثلاثة الاف متر ارصفة لاتستقبل الاجيال المتطورة من سفن الحاويات وعدد من الحاويات المتداولة لايتناسب مع الموقع الذى انعم الله به على مصر والمصريين...

خلاصة القول ان ثورة الكونتينرز - الحاويات - لم تلحق بها مصر فى تواضع شديد الا منذ قرابة عشر سنوات وذلك بتشييد ميناء دمياط وانشاء ارصفة حاويات متواضعة فى باقى الموانىء هذا فى الوقت الذى تشتعل فيه المنافسة بين (١٤) ميناء بالبحر المتوسط كلها تلهث فى سباق محموم لجذب شركات الخطوط الملاحية التى تسير اساطيلها من سفن الحاويات العملاقة فى مسارات بحرية رئيسية حول العالم يمر احدها بقناة السويس تحت سمعنا وبصرنا

التفريعة... توشكا الشمال

من هنا ننتقل للاجابة على التساؤل فى صدر هذا المقال : هل مازالت هناك فرصة لمصر فى محيط المنافسة الدولية الشرسة لخطف الخطوط الملاحية العملاقة؟؟.... الجواب .... نعم ... أين ؟؟..... فى اتجاه الشرق على محور دمياط - بورسعيد - سيناء: دمياط التى تقع على مصب نهر النيل - شريان النقل النهرى الى توشكا الجنوب - وبورسعيد التى تقع على مدخل قناة السويس والتى يمر بها قرابة عشرين الف سفينة فى العام وتمر بها سفن الحاويات العملاقة ، وسيناء مصر المستقبل ... وعلى وجه التحديد الفرصة فى اراضى شرق التفريعة . ولااقول لانشاء ميناء محورى عالمى فقط وانما اقول اول مشروعات ركيزتها الاساسية ميناء محورى عالمى يربطه بمصر والدول المجاورة شبكة نقل حديثة متعددة الوسائط.. بحرية ، نهرية ، سكك حديدية، طرق للشاحنات... هذ الميناء سيجذب ناقلات الحاويات العملاقة (الأم) MOTHER SHIPS لتفريغ حمولاتها من الحاويات برسم اعادة الشحن (ترانزيت).

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد بهى الدين بندر
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	١٥٢٨
المصـــــدر :	(مجلة الاهرام الاقتصادى)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٤/٢٠

جدول رقم ١

الميناء	طول الأرصفة متر	العمق (متر)	عدد الروافع الجسرية	الطاقة الاستيعابية (ألف حاوية)	عدد الحاويات المتداولة (ألف حاوية)
الاسكندرية	٥٣٠	١٤	٢	—	٥٥٢
الدخيلة	١٠٠٠	١٤/١٢	٣	٤٥٠	
دمياط	١٠٥٠	١٤.٥	٦	٥٠٠	٨٧٧
بورسعيد	٦٠٠	١٣.٨	٣	٣٥٠٠	٢٥٠
المجموع	٣١٨٠		١٤		١٦٤٩ فعلى + نسبة تقديرية

ملاحظة: صرح وزير النقل والمواصلات في مجلس الشعب يوم ٥ يناير ١٩٩٨ بان اجمالى عدد الحاويات

ويمكن لهذا الميناء المحورى ان يكون سببا فى انقاذ اسطولنا التجارى من الاحتضار وذلك بتملك السفن الوسيطة للحاويات FEEDERS لتنقل حاويات الترانزيت من ميناءي بورسعيد ودمياط الى الموانىء المجاورة: الاسكندرية، بيروت ، حيفا ، ليماسول، لارناكا، اللاذقية، ازمير، استانبول ، بيريه، بنغازي، مرسى كلوك المالطى، جويا تاورو الايطالى... الخ. اما الركائز الاخرى فى مشروع شرق التفريعة فهى المناطق الحرة للتخزين والتعبئة والصناعات التحويلية والصناعات البحرية... آفاق واسعة... انما المهم النية الحسنة والبداية الصحيحة... الكلام كثير ... والدراسات كثيرة ومستفيضة منها كتابات « احمد عبد المنصف» و « محمد السمنودى» ومقالات فى غياهب جب « الاقتصادى».

لن نذهب بعيدا... ولنبدأ بتاريخ ١٩٩٥/٦/٢١ إذ طلعت علينا الصحف تحت عنوان « دراسة لانشاء محطة حاويات ببورسعيد طاقتها ٢ مليون حاوية سنويا» : ويقول الخبر ان محافظة بورسعيد!!.... انتهت من اعداد الدراسات الخاصة بانشاء محطة جديدة للحاويات بطاقة ٢ مليون حاوية سنويا وتبلغ تكلفتها ٥٣٠ مليون دولار ... ويتضمن المشروع انشاء رصيف لخدمة المحطة بطول ١٠٠٠ متر وعمق ٤٢ قدما لاستقبال اضخم الناقلات فى العالم. ثم تمر أكثر من سنتين ولا شيء يحدث.

وبتاريخ ١٢/١٠ ١٩٩٥ نشرت جريدة الاهرام خبرا تحت عنوان «مطلوب مليار دولار لتهيئة الموانى المصرية للقيام بدورها كمركز اقليمي للترانزيت واعادة الشحن»

وأهم مافى متن الخبر: «شروع السلطات اليمنية فى تنفيذ خطة طموح لزيادة طاقة حركة الحاويات فى ميناء عدن الى ثلاثة ملايين حاوية سنويا. وتم عقد مؤتمر حضره ممثلون عن البنك الدولى والمؤسسات المالية فى أوروبا والشرق الاقصى لتمويل انشاء ثلاثة أرصفة جديدة للحاويات فى ميناء عدن بتكلفة تصل الى ٧٧٠ مليون دولار.

قارن بين أرقام خبر ميناء عدن وبين أرقام دراسة محافظة بورسعيد بعاليه!!

وبتاريخ ٢١ ابريل ١٩٩٧ نشرت صفحة «اقتصاد.. مال.. تجارة» بجريدة الاهرام خبرا تحت عنوان: «الجنزورى يختتم اليوم زيارته للصين- أكد رئيس الوزراء انه فى اطار سعى وتخطيط الحكومة لتحقيق التنمية الشاملة خلال ال ٢٠ سنة القادمة وعلى مدى ٤ خطط خمسية فانه من المقرر انشاء أكثر من منطقة حرة بمصر تبدأ بالمنطقة الحرة بخليج السويس.. اضافة الى منطقة حرة بمنطقة شرق التفريعة بالتعاون مع سنغافورة».

أيضا فى نفس العدد بصفحة «تحقيقات» تحت عنوان رئيسى «ميناء الأمل فى بورسعيد»: «فى جولة د. كمالالجنزورى الحالية بدول جنوب شرق آسيا حمل معه العديد من المشروعات العامة، ومنها ميناء شرق التفريعة ببورسعيد وهو الميناء المحورى العملاق الذى يساهم فى تدعيم مكانة مصر فى التجارة العالمية.. الخ وكلام حلو كثير.

وبتاريخ ١٨ يونيو ١٩٩٧ نشرت «الأهرام»تحت عنوان يبحث مشاركة سنغافورة فى اقامة ميناء شرق التفريعة»: «قام المهندس سليمان متولى أمس مع وفد هيئة ميناء سنغافورة بحث المشاركة فى تمويل وادارة الميناء الجديد المزمع اقامته بمنطقة شرق التفريعة ببورسعيد ليكون ميناء محوريا فى المنطقة. وتم الاتفاق على عرض التصور النهائى للمشروع على حكومة سنغافورة تمهيدا للبدء فى التنفيذ».

ومرت ستة شهور حتى ٩٧/١٢/٢٦ الى أن نشرت الاهرام تحت عنوان «مبارك يعقد اجتماعا موسعا لبحث تنفيذ المشروعات العملاقة: المناقشات شملت مشروعات ميناء شرقى التفريعة والمنطقة الحرة بالسويس». وتضمن الخبر توجيهات الرئيس لتشمل ان يبدأ العمل فى مشروع التفريعة فى مارس القادم.

وما أن صدرت توجيهات الرئيس حتى تحرك مجلس الوزراء والوزراء.. الخ، ففى ١٩٩٧/١٢/٣٠ نشرت «الاهرام» تصريحا لوزير التجارة يؤكد ان تنفيذ المشروعات القومية العملاقة يسير فى اتجاه جعل مصر قلبا لحركة التجارة والاستثمار فى الشرق الأوسط مشيرا الى أن مشروعى خليج السويس وشرق التفريعة تقومان على اساس جذب جزء كبير من التجارة العالمية المتنامية الى منطقة الشرق

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة — اسم كاتب المقال : محمد محي الدين بندر
الموضوع الفرعي : — رقم العـــــدد : ١٥٢٨
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى — تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٤/٢٠

الاوسط، وقيام تجارة الترانزيت والخدمات بالمنطقة. وقال جويلى «أن مصر ولأول مرة فى العصر الحديث تتعامل مع موقعها الجغرافى بأسلوب اقتصادى حيث ان استغلال الموقع يعد احدى المزايا الاقتصادية المهمة للاقتصاد المصرى الان».

وفى نفس التـاريخ جـاء بالصـفـحـة الأولى من «الاهرام»: مجلس الوزراء يقرر فى اجتماعه برئاسة الجنزورى تحديد آليات المتابعة لتنفيذ المشروعات العملاقة وفقا لتوجيهات مبارك وجاء فى متن الخبر: «وفيما يتعلق بتنفيذ المشروعات العملاقة، تقرر الانتهاء من وضع عدة تقارير قبل ١٥ يناير المقبل بالنسبة لمشروعات شرقى التفريعة وخليج السويس، وحديد جنوب شرق اسوان، وفوسفات أبو طرطور....».

لاحظ ان كل التصريحات السابقة تتكلم عن ميناء التفريعة ماعدا ما جاء فى حديث وزير التجارة حينما تحدث عن تعامل مصر مع موقعها الجغرافى وذلك الى ان أدلى الرئيس بحديث لبرنامج «صباح الخير يا مصر» فقال بالنص «مشروع شرق التفريعة يوفر فرص عمل جديدة فى مجالات الصناعة والتخزين– وخدمات السفن. وأكد ان هذا المشروع ليس مجرد ميناء فقط ولكن هناك ١٢ الف فدان ستقام بها صناعات توفر وظائف جديدة للمواطنين. وأوضح انه يتم حاليا البحث عن مستثمرين لبناء المشروع وادارته على نمط الموانىء الكبيرة نفسها».

هذه هى المرة الاولى التى يتكلم فيها مصرى مسئول عن مشروع شرق التفريعة كمشروع متكامل أحد عناصره الميناء المحورى. أيضا يتكلم بصراحة ويقول اننا نبحث عن مستثمرين لبناء المشروع وادارته.. ما اجدى وأوقع وأجمل الصراحة حين يتحدث مسئول.

وفى الحـال تحـرك بعض رجـال الاعـمـال فى بورسعيد: «فتم تأسيس أول شركة مصرية للاستثمار بمشروع شرق تفريعة قناة السويس، برأسمال قدره ٢٥٠ مليون جنيه– حوالى ٧٤ مليون دولار– اسهاما منهم فى تنفيذ هذا المشروع العملاق، الذى يشمل ميناء محورى، وصناعات بحرية، وبيئية وسياحية مختلفة.. وتم ايداع ٥٠ مليون جنيه– حوالى ١٥ مليون دولار– لحساب الشركة الجديدة بأحد البنوك المصرية».

ثم طلع علينا «الاهرام الاقتصادى» فى عدد يناير ١٩٩٨ بعنوان الغلاف «١٩٩٨ انطلاقات اقتصادية»، وسرد أهدافا ومشروعات عديدة الا انها جاءت خالية من مشروع التفريعة واكتفى الاقتصادى بالحديث عن النقل متعدد الوسائط!! على انه ما يبعث فينا الثقة ان الحكومة جادة، هو تصريح الجنزورى أمام مجلس الشعب فى نفس التاريخ:«اننا طرحنا مشروع شرق التفريعة أمام الاستثمارات الدولية.. وفى اطار الالتزام بالمصلحة العامة واعطاء دفعة قوية للاقتصاد الوطنى ». وقال رئيس الوزراء فى نفس الجلسة: «ان الموانيء بكل أصولها ستظل مملوكة للدولة الا اذا وجدنا مستقبلا امكان تحقيق نظام.. او حق الانتفاع لفترة محدودة.

من هو البطل؟؟

لعل هذه العينات من تصريحات المسئولين الكبار عن مشروع التفريعة منذ أكثر من سنتين ونصف يغنى عن الشرح والافاضة لتساؤلنا السابق: مم نخاف؟؟ أضف الى ذلك ان مشروع التفريعة لم يرد فى كتيب رئيس الوزراء عن ملامح اقتصاد مصر فى القرن الحادي والعشرين، كذلك لم يرد ضمن قائمة المشروعات القومية لوزارة النقل والمواصلات والطرق والكباري .. والنقل البحـري !! ومـرت رحلة رئيس الوزراء الى الصين وجنوب شرق أسيا ،وتحدثنا عن مشروع شرق التفريعة وتمويل سنغافورى واسيوى وتباطأنا الى ان انهارت الاسواق المالية فى جنوب شرق أسيا وسارع البنك الدولى الى انقاذها بضخ بلايين الدولارات.. يا سادة نحن فى سباق مع الزمن والعالم لن ينتظر تحركنا لاستغلال موقعنا الجغرافى المتميز. وتذكروا كيف عاش العالم بدون قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧ فظهرت ناقلات البترول العملاقة.. يا سادة الوقت كالسيف ان لم تقطعه قطعك..

وبالرغم من التصريحات الكلامية هناك بارقة أمل.. مـا العائق إذن؟؟.. كما قلنا فى صدر المقال هناك فرصة ونريد بطلا.. من هو؟؟..

انه ليس محافظ بورسعيد وان كان لها اب فالأولى ان يكون مصطفى شردى وجمال حمدان رحمهما الله - كما انه ليس وزير النقل والمواصلات، كما انه ليس رئيس الوزراء.. وانما هو حسنى مبارك.. وحسنا فعل الرئيس حينما ألمح فى حديث تليفزيونى انه يولى هذا المشروع اهمية خاصة. وما لم يتابع الرئيس مبارك هذا المشروع العملاق «توشكا الشمال» متابعته الحماسية الجادة «لتوشكا الجنوب» فلا أمل.. بل ربما ينتهى الأمر الى ما انتهى اليه مشروع جنوب السويس من فشل بعد خمسة عشر عاما من التهريج والتعتيم على نحو ما جاء تفصيلا على صفحات الاقتصادى تحت عنوان «تهريج فى المثلث الذهبى» بالعدد ١٥١١ الصادر فى ديسمبر ١٩٩٧:

واخيرا وليس آخرا ، وقبل ان يتعب القلم قد يكون المجدي ان نشير ونكرر ما كتب عنه قلة من المهتمين وسبق أن نشره الاهرام الاقتصادي :

أولا : ليس عيبا ان نقول انه لا خبرة لنا نظرية كانت او تطبيقية لاعداد دراسات جدوى هذا المشروع الضخم اذ لابد من الاستهانة ببيوت الخبرة الأجنبية المتخصصة بعيدا عن المنح الدولية ومنح البنك الدولى ان امكن، فان تأثيرها معروف. ولابد ان يكون تشكيل الهيئة المعاونة لبيت الخبرة من الخبراء الحقيقيين وليس ممن يستمدون خبراتهم من كراسيهم الوظيفية. ولابد ان يقتصر دور محافظة بورسعيد بالتركيز على التخطيط العمرانى لبورسعيد الكبرى، ذلك ان مشروع شرق التفريعة هو مشروع قومى وليس مقصورا على بورسعيد وما حولها. فنحن نريد لبورسعيد بهذا المشروع القومى ان تتخلص من سداح مداح الانفتاح العشوائى الذى خلفه قرار عفوى غير مدروس بإعلان بورسعيد مدينة حرة. نحن نريد لبورسعيد ان تنتقل الى انفتاح عالمى مخطط بتوجيه عقلانى رشيد.

ثانيا: لا تتوقعوا ان يساهم فى تمويل المشروع حكومة سنغافورة مثلا او ماليزيا.. الخ.. يمكن لهذه الحكومات ان تتولى ادارة المشروع.. ولكنها لن توافق على قيامها بتمويل المشروع. ومن هنا يجب ان يكون لدينا وضوح رؤية من البداية بل وقبل البداية ان هناك فرقا بين التمويل وبين الادارة MANAGEMENT فعلى سبيل المثال قامت حكومة دبى بتمويل انشاء البنية الاساسية لمشروع جبل على ثم تولت شركة امريكية الادارة فقط. ونفس الشيء حدث فى ميناء دبى حيث تتولى شركة جراى ماكنزى الانجليزية الادارة فقط.

ثالثـا: لابد ان تشـتـرك البنوك الوطنيـة باعلى مستوياتها القيادية مع وزيرى الاقتصاد والتجارة لوضع خطة تدبير الاستثمارات المطلوبة لهذا المشروع القومى.

رابعـا: اذا وضـحت الرؤية يجب اعـداد ملف بالدراسات والشروط المطلوبة لطرح مشروع شرق التفريعة بعناصره المختلفة فى مناقصة عالمية مفتوحة - وكما كتبنا سابقا - بدون وسطاء وبدون وكلاء وفى علانية اعلامية لنقطع الطريق على جماعات الضغط (اللوبى) وعملائهم.. فهذا يعطى للشركات الاجنبية الثقة فى جدية ونزاهة القائمين على المشروع وحينئذ يبارك الله لنا.

خامسا: يجب ان يقتصر طرح المناقصات العالمية على الشركات العالمية المتخصصة كل فى تخصصه.. شركات لها سابق خبرة حقيقية. ونكرر انه يجب ان يكون التعامل معها مباشرة، فهذه المشروعات اكبر واهم من ان تترك لمحترفى اقتناص الفرص والفهلوة والتى شعارها «وبعدى الطوفان».. AAPPRES MOL LE DELUUGGE.

سادسا: ان تبدأ شركة بورسعيد الوليدة فورا ولا تنتظر بدء تنفيذ مشروع التفريعة وذلك لكى تؤسس شركة «بورسعيد لسفن الحاويات الوسيطة». POORT SAID FEEDERS CO بغرض تملك واستئجار سفن حاويات بحمولة مناسبة لتعمل فى مجال نقل حاويات الترانزيت الى الموانىء المجاورة المصرية والاجنبية. فانتم لستم اقل كرجال اعمال من السياسى اللبنانى «سعادة» الذى اسس شركته الملاحية فى فرنسا اثناء الحرب الاهلية اللبنانية وتنقل سفنه حاويا الترانزيت برسم مواني مصر من المواني الاجنبية الي المواني المصرية ، فلتخرج بورسعيد من اقتصاديات تجارة البالات والشنطة والمنظفات الى افاق النقل البحرى الواسعة وهى تستحق بذلك تسمية مدينة حرة بجدارة.

والتوصيات كثيرة والنتائج المرتقبة عظيمة واهمها توليد فرص عمل على نطاق ضخم MEGA OPPORTU-NITIES وذلك بفتح الابواب لتأسيس الاف من المنشآت الصـغـيـرة SMALL BUISNESS التى أن الوقت كى توليها الحكومة اهتماما أصيلا.

وقبل ان اتوقف اقول للكافة ان وراء انشاء ميناء سنغافورة ومنطقة «جورنج» الصناعية والخدمية كان «لى كوان يو» رئيس وزراء سنغافورة السابق. وكان وراء انشاء ميناء دبى ومنطقة جبل على الحرة الشيخ راشد رحمه الله. وكان وراء مشروع وادى تينيسى بالولايات المتحدة الامريكية روزفلت. ولن يرى مشروع التفريعة.. توشكا الشمال، النور ما لم يتولى قيادته حسنى مبارك.

هذه هى حدوتة الحاوية والتفريعة.. ترى كيف ستحكم علينا الاجيال القادمة؟؟ أسأل الله الا يكون مصير مشروع شرق التفريعة كمصير مشروع جنوب السويس والا ستصبح حدوتة «الحاوية والتفريعة» كـحـدوتة «الشـاطر حسـن» ثم تندثر فى الفلكلور الشعبى!!

اسأل الله ان يتولى الرئيس مبارك توجيه توشكا الشمال بنفس حماسه لتوشكا الجنوب عسى الله ان يعوضنا بذلك خيرا عن تقلبات صناعة السياحة الهشة!!.. وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون والله من وراء القصد.

■■

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	سمير معوض
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	١٥٢٨
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٤/٢٠



من البديهيات المعروفة أن التمايز الجغرافى والامتياز الاستراتيجى يعد من اهم سمات وخصائص الموقع المصرى وسط خطوط الطول والعرض العالمية، هذا الموقع يمثل اهم مكونات الاستثمار فى البيئة التى توفر الشروط اللازمة لأن تصبح مصر لاعبا أساسيا كما وكيفا فى مرحلة تحول الاقتصاديات العالمية الى التدامج فى عصر عولمة الإنتاج والتكنولوجيا ، التوزيع والاستهلاك .. فمصر بقعة فريدة مهياة لاستقبال تدفقات الاستثمارات وفيض التجارة العالمية سيما وان مراكز الاقتصاد الدولى تقوم الآن بإعادة تقسيم الوظائف الاقتصادية على مستوى الكرة الارضية، فمصر تحوز طاقات متاحة وكافيه لفتح آفاق ومجالات جديدة ومتجددة للإنتاج الدولى، والتبادل والتوزيع الكوكبى خاصة ومنطوقات البنية التحتية والفوقية تتاهب الآن لإتاحة الفرص للإستثمارات الصناعية والزراعية والتجارية والخدمية بوسائل جديدة وأدوات عملية متجاوبة مع التطورات، والأيدى العاملة فيها قوة إنتاجية معتدلة التكلفة قابلة لتنمية خبراتها، وتعد الطبيعة الجغرافية والإنسان أبرز الثروات التى تفسح المجالات لتنمية خبراتها ، وتعد الطبيعة الجغرافية والانسان ابرز الثروات التي تفسح المجالات لتنمية منفتحة على العالم .

وتمر مصر فى هذه الآونة بمرحلة تحول متوازنة فى إطار السياسات النقدية والمالية والانتاجية، ومتوازية مع السرعة التى تطلبها عولمة المشاركة فى عوامل التقدم وطبيعة الأسس التى تقوم عليها صور المنافع والمزايا المتبادلة. فكل شىء فيها الآن يأخذ شكلا جديدا يتجه الى بناء علاقات متناغمة مع حركة التغيرات والتطورات فى العالم، كما تشهد الخريطة الاستثمارية كذلك توزيعا جغرافيا يخضع لمنطق نظرية الأوانى المستطرقة، فحوض البحر بدأ بالفعل فى تلقى مزيد من الاهتمام من المخطط الاقتصادى باعتباره مساحة مائية حيوية هامة لقناة السويس، وقنطرة تفتح على شرق أفريقيا وغرب وجنوب شرق أسيا والخليج العربى، وتفضى من ثم الى المحيط الهندى وبالتالى حوض المحيط الباسفيكى، هذا الحوض سيكون مجالا لتجلى منظومات من التعاون الاقتصادى الدولى ما بين الكيانات الاقتصادية الواقعة من حوله ومصر التى ستتمتع بمزايا الاندماج فى هذه الإقتصاديات المتطورة، إذ سيشهد حوض البحر الأحمر التجارى ذو الأهمية الخاصة تنويع محاور شواطئنا عليه التى يبلغ امتدادها عليه أكثر من ألف كيلو متر مربع ، بحيث تتشابك الاستثمارات السياحية مع الاستثمارات الصناعية والتجارية من خلال نمو الموانىء والمناطق الحرة التى تعد من أبرز ميادين التعاون المشترك فى عصر اتفاقات الجات، عصر تحرر التجارة والاستثمارات الدولية.

هذه التطورات ستؤدى الى إعادة تصنيف الاقتصاد المصرى من كونه اقتصادا محصورا فى رقاع محددة وضيقة من الوادى والدلتا الى اقتصاد متشعب الركائز ، ومنتشر عبر النسيج الجغرافى والديموجرافى لمصر، فيما بين حوضى المتوسط والأحمر يمتد جسر مائى ذو طبيعة خاصة وإمكانيات ذات أبعاد استراتيجية بالغة الأهمية فى قناة

سمير معوض
المستشار الاقتصادى للمنطقة الحرة
ببورسعيد سابقا

ضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	سمير معوض
وضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	١٥٢٨
صـــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصــدور :	١٩٩٨/٤/٢٠

السويس التى تقيم وسط كتلة جغرافية متجانسة تمثل تطورا نوعيا فى الطاقة النقلية، فالقناة محور مركزى يقع فى صميم شبكة الخطوط الملاحية والتجارية والدولية المتمثلة - الى جانب البحرين المتوسط والاحمر- فى خليجي السويس والعقبة والخليج العربى، وقناة السويس بالنسبة لنها جميعا هى البوابة والمفتاح وجميع هذه البحارات والممرات والخلجان تستمد اهميتها مما تسبغه عليها قناة السويس من تأثير وفاعليات استراتيجية .

وتعد قناة السويس بما حولها من إمتدادات أرضية محاصرة لها هى عصا ضبط الإيقاعات المنظمة لسوق الإستثمارات الدولية فى مصر، فهى التى ترجح كفة الطاقات الانتاجية فى الاقتصاد المصرى بفضل تعزيز اشتراطات وأسس التوطين الجغرافى للمشروعات الاقتصادية من حولها .

وتعتبر شبه جزيرة سيناء مثلثا جغرافيا ماسيا ومحورا استثماريا يدعم عمليات التحولات الاقتصادية فى مصر، فليس هناك فى العالم كله مثلث أرضى يحظى بمثل هذه الفرادة والتمايز بدرجة مماثلة، فقاعدته ترتكز على ساحل البحر المتوسط ورأسه يمتد فى حوض البحر الأحمر ، وضلعه الشرقى يتكىء على خليج العقبة، وضلعه الغربى يتساند على قناة السويس وخليج السويس ، إنها قوة تنشيط واستقرار للتنمية التى ستدور التها المحركة فى غضون سنوات قليلة، إن دور سيناء لم يعد وفقا للتعاريف التاريخية القديمة هو دور بوابة مصر الشرقية إذ انها منطقة بؤرة للإستثمارات الكثيفة فى الزراعة والصناعة والطاقة النقلية والسياحة البيئية الطبيعية .. وجميع هذه العومل تضمن لها النمو الواثق المطرد بما يترتب عليه من تنوع الانشطة والمحاور الاقتصادية التى تؤدى الى تعدد مصادر الناتج القومى، فمساحة سيناء تبلغ نحو ٦١ الف كيلو مترا مربعا بما نسبته ٦٪ من جملة مساحة مصر لكنها عن طريق أنشطتها الوظيفية ستضيف الى اقتصادنا من خلال تنظيم البرامج والوسائل قلاعا حديثة من المشروعات الاستثمارية التى تتجه الى زيادة الصادرات الى الأسواق العالمية .

ويقودنا ذلك الى الحديث عن منطقة شرق التفريعة، التى تقع عند خط التقاء البحر المتوسط مع باريس قاعدة المثلث السيناوى. فالمعروف أن بورفؤاد وبورسعيد (تنتميان) إلى عائلات مدن النقل والتجارة والصناعة، وهما معا حلقة وصل تقعان فى مركز الثقل بالنسبة لشبكة النقل البحرى الدولية بحكم ثقلهما الموقعى الممتاز، وتمتازمنطقة شرق التفريعة بأنها (محور داخل محور) فهى تنتهى الى مدخل قناة السويس بنفس نسبة التحاقها بضلع قاعدة شبه جزيرة سيناء، هذه المنطقة التى خططت حديثا لاستيعاب الاستثمارات الصناعية والتجارية وإنشاء ميناء حديث تبلغ مساحته ١٢ الف فدان (ما تزيد عن خمسين مليون متر مربع) لابد أن يختلف النموذج التنموى فيها عن نماذج التنمية التى ثبت أنها تختلف فى جوهرها عن متطلبات التحاقنا بمستويات التنمية المتسمة بالتطور ، وبالنسبة للمشروعات التى ستقام فيها لابد أن تتنوع ما بين التنمية الرأسمالية الغربية والتنمية الجنوب شرق أسيوية، وأن تكون من المشروعات التى تحقق قيما مضافة عالية مع فرص استخدام عمالية كبيرة نسبيا وأن تعتمد على نفقات رأسمالية ذات مستوى رفيع من الناحية التكنولوجية لتطعيم اقتصادنا بالتقنية الفائقة ، وبشرط أن تفتح أبوابها للاستثمارات طويلة الأجل، لتنويع المنتجات المعدة للتسويق الخارجى، واستضافة أنماط حديثة من المشروعات والعمليات الصناعية وتطوير أشكال جديدة من الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية، بحيث تكون ملتقى لتنوع الاستثمارات المتكافئة ◘◘.

شرق التفريعة

معايير النجاح للمشروع

م. محمد حسن موسى
خبير في المنظمة البحرية الدولية IMO

تحتدم المنافسة الآن بين موانىء العالم للإستحواذ على اكبر نصيب من حركة الحاويات ففى شرق البحر المتوسط بلغت حركة الحاويات بالموانىء الكبرى فى عام ٩٦ الاعداد الآتية :

بيريه (اليونان) ٥٧٥ الف حاوية
إستانبول (تركيا) ٢٢٨ الف حاوية
ليماسول (قبرص) ٤٣٠ الف حاوية
اشدود (اسرائيل) ٣٩٣ الف حاوية
مرسى كلوك (مالطا) ٥٩٣ الف حاوية
بورسعيد (مصر) ٢٥٠ الف حاوية
ازمير (تركيا) ٣٢٠ الف حاوية
مرسين (تركيا) ١٦٠ الف حاوية
لارناكا (قبرص) ١٧٠ الف حاوية
حيفا (اسرائيل) ٥٥١ الف حاوية
الإسكندرية (مصر) ٥٥٢ الف حاوية
دمياط (مصر) ٨٧٧ الف حاوية

وتصل معدلات نمو حركة الحاويات الى ١٠٪ سنويا. ومن المتوقع أن تصل أعداد الحاويات المتداولة بمنطقة شرق البحر المتوسط والبحر الأسود الى ما بين ١٠.٩٤ إلى ١١.٤٣ مليون حاوية بحلول عام ٢٠١٠.

أسلوب التحوية واثره على التجارة الدولية وعلى النقل، والموانىء

كان لاستخدام الحاويات أثره البالغ على الصناعة وعلى التجارة الدولية، فأسلوب التحوية أدى الى :

١ ـ تدويل الإنتاج باستخدام إقتصاديات الحجم الكبير بفعل التخفيضات المتلاحقة فى تكاليف النقل مما أدى الى التوسع فى تصدير السلع والمنتجات نصف المصنعة وتجميعها فى مراكز صناعية فى بلاد أخرى. وقد أدى ذلك بالتالى الى توسيع نطاق الأسواق العالمية والرواج الصناعى.

٢ ـ ثم كانت التداعيات الأخيرة لإستخدام الحاويات فى إنشاء منظومة متكاملة للنقل تربط السكك الحديدية المتخصصة والطرق البرية المعدة لمرور شاحنات الحاويات بمحطات الحاويات وأخذت هذه المنظومة مسمى النقل المتعدد الوسائط . وفيها يقوم متعهد النقل بتوصيل البضائع المحواة من مكان الشحن فى دولة الى مكان الوصول فى دولة أخرى باستخدام نوعين أو واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، بموجب وثيقة نقل واحدة، وتحت البضاعة خلال سلسلة نقل متكاملة بسعر مناسب فى الوقت المحدد.

يستند نظام النقل المتعدد الوسائط الى قاعدتين رئيسيتين هما :

وتعريفات النوالين ورسوم دخول الموانىء وعبور القنوات.

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : محمد حسن موسى
الموضوع الفرعي :
رقم العـــدد : ١٥٣٥
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـدور : ١٩٩٨/٦/٨

٢ ـ دور متعهد النقل المتعدد الوسائط :

اصبح لمتعهد النقل المتعدد الوسائط دور رئيسى فى نجاح عملية النقل من الباب الى لباب بدون تخزين، وذلك من حيث إختيار الطريق البحرى والموانىء والطريق البرى أو لسكك الحديدية. وقد يختار جسرا بريا لاختصار طريق الرحلة التى تقطعها الحاويات. عليه تأمين وصولها الى يد المرسل اليه النهائى بحالة سليمة وفى الوقت المحدد.

كذلك فإن المتعهد يملك السيطرة على تكاليف النقل وتسعير خدماته، ويعمل على :

١ ـ فرض الرقابة على حركة نقل الحاويات طوال رحلتها عبر مختلف الوسائط.

٢ ـ التحكم فى وصلات النقل الداخلى وانتظامها وضمان الإستخدام الأمثل لها من حيث التكلفة ونوعية الخدمة.

٣ ـ تحقيق إقتصاديات الحجم عن طريق تجميع أحجام كبيرة من البضائع المحواة.

٤ ـ تنظيم تدفق البضائع باختيار انسب وسائط النقل، مع العمل على تقصير زمن رحلة الحاوية الى اقل ما يمكن.

٥ ـ إدارة عمليات التوزيع الشامل.

وقد يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط(متعهد التوزيع الشامل) بعمليات التخزين، تجميع البضاعة، عمليات الفحص والتغليف والتعبئة، ومراقبة المخزون ووضع العلامات والأسعار على البضاعة وغيرها من أعمال خدمة البضاعة.

وكل هذه العمليات تجرى وفقا لبرامج زمنية محكمة التخطيط فى إطار أنظمة الجودة الشاملة وتبادل البيانات إلكترونيا Electronic Data Interchange EDI

باستخدام هذا النظام من النقل تحول ميناء الحاويات الى ميناء نقل متعدد الوسائط، ونجم عن هذه التطورات إشتراك الميناء فى النقل البرى Inland Transport، ودخول عمليات التجميع الصناعى Consolidation إلى حيز منطقة الميناء.

كما ظهرت مناهج تسويقية جديدة للميناء، إلى جانب إتاحة الفرصة لإحكام الرقابة على البضائع وزيادة قدرات محطة الحاويات، وإمكانية التوصل إلى الربط ما بين الوسائط المختلفة للنقل (برى، مائى، سكك حديدية، جوى، وأنابيب نقل البترول).

٣ ـ صور النقل المتعدد الوسائط :

أ) النقل البحرى ـ البرى :

يمكن لمتعهدى النقل المتعدد الوسائط مشغلى السفن Vo - MTOS ان يوفروا الكثير من الوقت والتكاليف من خلال هذه الخدمة. ويستخدمك الجرار ونصف المقطورة لنقل حاوية ٤٠ قدما أو حاويتين ٢٠ قدما. كما تستخدم الترلة الثقيلة والمقطورة لنقل حاويتين ٢٠ قدم.

ب) النقل بالسكك الحديدية :

مع انتشار هذا النوع من النقل تزايدت بصورة كبيرة خدمات القطارات الطوالى العاملة بين الموانىء ومستودعات التخليص، خاصة انها تخلى الطرق البرية المزدحمة من الشاحنات. وغالبا ما تتغلب السكك الحديدية على النقل البرى فى مجال المنافسة بالقياس لطول المسافات. إلا أن إقتصاديات النقل بواسطة أى منهما تتوقف على مجموعة من العوامل المختلفة.

وتجدر الإشارة هنا الى جسور السكك الحديدية Rail Land - bridges التى تربط بين الدول المختلفة عبر مسافات شاسعة مثل خط السكك الحديدية الجديد الذى يربط ما بين الصين وموانىء بلجيكا وهولندا. وقد افتتح هذا الخط رسميا فى أول ديسمبر ١٩٩٢.

يمر هذا الخط عبر جمهورية روسيا، جمهورية روسيا البيضاء، بولندا وألمانيا مارا بجمهورية كازاخستان، ويبدأ هذا الجسر من الميناء البحرى الصينى ليانينجانج فى مقاطعة جيانجو.

وقد اكتمل هذا الخط بتوصيل كل من شبكة السكك الحديدية الداخلية فى الصين بشبكة كازاخستان.

وقد وفر هذا الجسر مسافة ثلاثة الاف كيلو متر عن الخط القديم المار عبر سيبيريا.

وهناك جسر سكة حديدية أخر يربط حاليا ما بين كوستاريكا، والمكسيك وبنما.

كما وقعت هندوراس والسلفادور على إتفاقية ثنائية لإنشاء جسر للسكك الحديدية بطول ٣٢٠ كيلو مترا، يربط ما بين ميناء بيورتوكورت على خليج المكسيك وميناء أكاجوتلا فى السلفادور على الباسفيكى.

أ) إستخدام الحاويات فى النقل

ب) تطبيق قواعد إدارة التوزيع المادى أو الإدارة اللوجيستية التى تتضمن عنصرى النقل والتوزيع.

٣ ـ بظهور النقل المتعدد الوسائط ومراكز التوزيع واللوجيستيات التى تستهدف زيادة حركة تدفق التجارة الخارجية وعمليات التوزيع الى أقصى حد، أمكن تخفيض كمية البضائع المخزونة وتقصير مدة وصول الشحنة الى المرسل اليه النهائى.

٤ ـ أصبح فى الإمكان إختصار الطرق البحرية الطويلة عن طريق الجسور البرية، الأمر الذى غير من شكل الخريطة الجغرافية للتجارة العالمية ورفع من الأهمية الإستراتيجية لكثير من الخطوط البحرية.

١ ـ الناقل الدولى :

تختص شركة بذاء هذه الخدمة يطلق عليها الناقل الدولى Multimodal Transport Operator أو متعهد النقل الدولى المتعدد الوسائط. وهذا الناقل قد يكون فى وسعه إمتلاك سفن حاويات يتولى تشغيلها ويطلق عليه :

Vessel Operating Multimodal Transport Operator VO - MTO

وقد لا يقوم بتشغيل السفن ويسمى :

Non - vessel Operating MTO NVO _ MTO

ويتولى عملية نقل شحنة البضاعة ومناولتها وتخزينها فى جميع مراحل سلسلة النقل، بالاضافة الى مسئوليته الكاملة عنها من مكان إستلامها حتى مكان مستلم الرسالة، أى من الباب للباب. وذلك على أساس عقد واحد للنقل وفى مقابل أجر شامل.

هذا ويخضع اختيار واسطة النقل الملائمة من بين البدائل الأخرى لمعايير التكلفة ونوع الخدمة.

ويحتاج متعهد النقل المتعدد الوسائط الى معلومات متوافرة وخبرة بأحوال السوق العالمى والأنظمة المتبعة والإجراءات المطلوبة وجدولة التكاليف

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : محمد حسن موسى
الموضوع الفرعى :
رقم العـــدد : ١٥٣٥
المصـــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـدور : ١٩٩٨/٦/٨

ج) الخدمات البحرية ـ الجوية :

يعتبر النقل بحر- جو (فى حالة نقل البضائع ذات القيمة الخاصة) اسرع من حيث إختصار الوقت عن النقل البحرى الكامل بنسبة قد تصل الى ٥٠٪ وارخص من النقل الجوى الكامل بنفس النسبة تقريبا.

فى حالة النقل البحرى/ الجوى تنقل البضاعة من حاوية الى اخرى فى موقع تبادل وسيلتى النقل من البحر الى الجو.

٤ ـ مستلزمات النقل المتعدد الوسائط :

١ ـ توافر الخبرة الفنية فى إدارة هذا النوع من شركات النقل.
٢ ـ توافر القدرات المالية والإستثمارات
٣ ـ القدرة على تشغيل سفن حاويات مملوكة أو مؤجرة
٤ ـ توافر إمكانيات فنية للقيام بصيانة الحاويات.
٥ ـ إمكانية تشغيل أو تأجير معدات لتداول الحاويات
٦ ـ إنشاء نظام للنقل عبر الخطوط التى تخدمها الشركة
٧ ـ إنشاء شبكة من المكاتب الفرعية او الوكلاء.
٨ ـ توافر وسائل الإتصال وتبادل المعلومات إلكترونيا.
٩ ـ إنشاء تسهيلات لاستلام وتسليم البضاعة
١٠ ـ القدرة على الوفاء بالمطالبات والتعويضات، فى حالة فقد أو تلف البضاعة
١١ ـ إمكانية الحصول على البيانات والإحصاءات الدقيقة عن التجارة العالمية وإتجاهاتها، وعن الجمارك بصورة فورية.
١٢ ـ توافر مؤسسة نقل لديها الإمكانيات اللازمة لتوفير الخدمات الإدارية القادرة على المنافسة والخدمة المتميزة.
١٣ ـ ضمان التنسيق الكامل بين متعهد النقل المختلفة.

٥ ـ مشاكل استخدام الحاويات فى الموانىء المصرية :

أصبح تدفق الأعداد الكبيرة من الحاويات المنقولة يشكل ظاهرة إختناق واضحة بالرقعة البرية داخل الميناء.

كما أن مدد بقاء الحاويات أصبحت طويلة، إذ تصل فى بعض الموانىء الى ٢٥ يوما الأمر الذى ينعكس اثره على فترات تشغيل السفن وزيادة التكاليف على البضائع المنقولة بالحاويات. وفى النهاية ينعكس ذلك على قدرة واقتصاديات التشغيل لمحطة الحاويات إلى جانب عوامل قصور أخرى موجودة فى بعض الموانىء العربية يمكن تلخيصها فيما يلى :

- نقص المعلومات والبيانات الخاصة بالحاويات قبل وصولها الى الميناء، مما يؤثر سلبيا على تشغيل السفينة الناقلةس
- عدم تكيف الإجراءات الجمركية مع نظام تداول النقل بالحاويات، مما يطيل من زمن بقاء الحاوية بالميناء.
- قصور النظم الادارية مما يعقد من عمليات نقل الحاويات الى خارج حدود الميناء،
- زيادة تكلفة المناولة والتداول، وتفاوت تقديرات قيمة التسعير،
- نقص كفاءة نظم التخزين المؤقت، وإيداع الحاويات وصيانتها وإصلاحها
- تأخر وسائل النقل البرى عن مواكبة حركة النقل بالحاويات.

وملاحقة للتطورات العالمية فقد قررت اللجنة الوزارية للمشروعات الكبرى إعلان إنشاء الشركة المصرية لموانىء منطقة بورسعيد، تتولى إنشاء الميناء المحورى للحاويات بمنطقة شرق التفريعة. كما تتولى إنشاء جميع الخدمات خلف الميناء والمتمثلة فى التخزين وإصلاح وصيانة الحاويات وتطوير مينائى دمياط وبورسعيد، على أن يكون راس المال المصدر للشركة ١٥٠٠ مليون جنيه. وسوف تتمتع الشركة بحق الإنتفاع بالأراضى المخصصة للميناء والمناطق لمدة ٥٠ عاما، وبالإعفاء من جميع أنواع الضرائب لمدة ٢٠ عاما.

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : محمد حسن موسى
الموضوع الفرعى :
رقم العـــــدد : ١٥٣٥
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصــدور : ١٩٩٨/٦/٨

الميناء المحورى بمنطقة شرق التفريعة

ترجع اهمية إنشاء ميناء محورى بمنطقة شرق التفريعة الى ما تتمتع به هذه المنطقة من مزايا خاصة بالموقع والمساحة الارضية والإستفادة من التطورات العالمية مثل الإتجاه نحو التحوية وزيادة حمولات السفن، هذا بالإضافة الى تنشيط المنطقة وإقامة مركز لوجيستيكى ومنطقة حرة لإقامة انشطة تجميعية وتوزيعية كبيرة مما يساهم فى تنمية المنطقة إقتصادية وعمرانيا.

وتوضح الدراسات المبدئية لهذا المشروع أن أعداد الحاويات المتوقع تداولها بالميناء المحورى فى العام الأول من التشغيل ستتراوح ما بين ٤٠٠ الف الى ٨٧٠ الف حاوية تصل فى السنة العاشرة الى ما بين ٩٠٠ الف الى ١,٣٦٥ الف حاوية.

هذا المشروع الضخم وما يتبعه من منطقة صناعية سوف يحقق الفوائد التالية:

١ ـ سوف يصبح مركزا لوجيستيا عالميا لتوزيع تجارة قارات العالم وبضائع المنطقة، خاصة مع الزيادة المطردة فى حمولات سفن الحاويات خلال العقود القادمة مما سيزيد من أهمية الميناء.

٢ ـ الإستفادة القصوى من قناة السويس لأن الميناء المحورى الإقليمى سيكون نقطة رئيسية لإعادة الشحن فى المنطقة المتاخمة للضفة الشرقية لقناة السويس بدءا من بورسعيد.

٣ ـ الإرتقاء بالبنية الأساسية للنقل واللوجيستيات لشمال وشرق مصر، بما فى ذلك تطوير طرق النقل البرى وإقامة خدمات شبكة روافد إقليمية وخطوط سكك حديدية.

٤ ـ جذب المستثمرين المصريين والأجانب والشركات العالمية المتخصصة.

٥ ـ نقل الخبرة فى المجالات التكنولوجية والتكنولوجية المتقدمة، وتنفيذ مشاريع رائدة.

٦ ـ تنمية جزء كبيرة من تجارة مصر الخارجية.

٧ ـ خدمة تجارة الترانزيت فى المنطقة.

٨ ـ الإسراع فى خطط تعمير سيناء.

٩ ـ الإسراع فى إنشاء شركات مصر للنقل متعدد الوسائط للعمل فى المنطقة. وهذا مجال جديد للإستثمار مضمون العائد.

١٠ ـ خدمة مركز اللوجيستيات الذى سيزيد من قدرة الميناء على استيعاب مزيد من تجارة الترانزيت ويقوم بدور قاعدة توزيع إقليمية للشركات الآسيوية والاوروبية.

١١ ـ وجود صناعات متعددة فى المركز سوف يدعم من وضع الميناء المحورى.

المشاكل التى ستعترض المشروع

١ ـ إن جميع المدخلات لهذا المشرع العملاق سوف تتأثر بشكل او بأخر بالنظام الإدارى الحكومى مثل قوانين الإستثمار والعمالة وتخطيط المدن والنظام الإدارى لمباشرة النشاط الإقتصادى، الى جانب توفير الطاقة والمياه والإتصالات السلكية واللاسلكية. كل ذلك سيؤثر على مناخ وكفاءة الأداء والتكاليف.

٢ ـ محطات الحاويات المصرية كلها محصورة داخل نطاقات الموانى، ونسبة الحاويات التى تغادر الموانيء الى داخل البلاد قليلة ومكلفة ومرتفعة المخاطر.

٣ ـ تعانى التجارة الخارجية المصرية النظام الجمركى والإجراءات المستندية المعقدة التى تعد اكبر عائق أمام أسلوب النقل بالحاويات، وبالتالى سوف تعرقل قيام ميناء محورى حديث على المستوى العالمى.

٤ ـ الطرق البرية والسكك الحديدة والقنوات النهرية فى مصر غير ملائمة لحركة الحاويات.

ويقول الدكتور احمد عبد المنصف، الخبير الإقتصادى العالمى: «تعتبر العوائق التجارية الناتجة عن إنخفاض كفاءة خدمات النقل وتعقد إجراءات التصدير والإستيراد، أكثر ضررا من العوائق الجمركية العالية».

٥ ـ لا توجد شركة مصرية واحدة لتعهد النقل المتعدد الوسائط، وبالتالى فإن الجهاز الإدارى المصرى لم يعد بعد الإعداد اللازم لتطبيق فلسفة التزامن المحكم Just in time بما يمكنها من دخول المنافسة فى الأسواق العالمية.

٦ ـ لم تستعد الموانئ المصرية بعد لاستيعاب نظام التبادل الإلكترونى للمعلومات.

٧ ـ مازالت النظم البيروقراطية الإدارية فى القطاعات الحكومية وفى الموانئ تحكم قبضتها بما يخنق دخول مصر الى مجال المستجدات فى العالم.

٨ ـ تستغرق عمليات التخليص على البضاعة بالحاوية من ساعة نزولها على الرصيف الى وصولها للمستلم ما بين ٨ ـ ١٠ ايام الأمر الذى يزيد من تكلفة تداولها.

كان التداعى المنطقى لكل ذلك أن تزايدت الفجوة فى الميزان التجارى بين الواردات والصادرات: فقد وصلت هذه الفجوة عام ٩٦ الى حوالى ٩,٨ مليار دولار أمريكى، بينما كانت فى عام ٩١ حوالى ٦,٦ مليار دولار.

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : محمد حسن موسى
الموضوع الفرعي :
رقم العــــدد : ١٥٣٥
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصــدور : ١٩٩٨/٦/٨

وكانت الواردات في هذا العام تبلغ ٢٧,٥ مليون طن والصادرات ٧,٤ مليون طن بفارق ٢٠,١ مليون طن، وإذا بهذا الفارق يرتفع في عام ٩٦ الى ٣٦,٥ مليون طن، حيث بلغت الواردات ٥٠ مليون طن والصادرات ١٣,٥ مليون طن فقط.

إن هذا ابلغ دليل على أن العوائق التجارية الناتجة عن انخفاض كفاءة خدمات النقل وتعقد إجراءات التصدير والإستيراد هى أشد تأثيرا سلبيا واكثر ضررا من العوائق المالية الجمركية.

متطلبات إخراج المشروع الى حيز التنفيذ

١ - إن إقامة ميناء محورى للحاويات بمنطقة شرق التفريعة وتكامله مع منطقة التجارة الحرة يحتاج الى مدة لا تقل عن سبع سنوات، ينبغى خلالها تنفيذ خطة سريعة لزيادة كفاءة ميناء دمياط وطاقته. ذلك أنه سيحتاج الى بنية أساسية حديثة للنقل المتعدد الوسائط برا بواسطة الشاحنات والقطارات المخصصة للحاويات لربطه بمناطق الإنتاج الإقتصادى، وكذلك ربطه بشبكة سفن روافد عالية الكفاءة. وهذا كله سيزيد من قوة جذب الميناء الجديد.

هنا يمكن الإستعانة بشركات عالمية متخصصة لإدارة هذا الميناء بشروط تحقق نتائج معينة من حركة الحاويات في خلال مدة معينة.

٢ - المنافسة التى ستنشأ بين الميناء الجديد وكل من موانئ حيفا وبيريه وبيروت ومالطا وجوياتاورو تحتاج الى عناية مركزة والى تعاون ما بين إدارة هيئة قناة السويس والميناء الجديد لوضع سياسات تسعير جانبة. ومن المؤكد أن دور قناة السويس سوف يتعاظم بنجاح مشروعى إقامة الميناء المحورى شرق التفريعة والمنطقة الحرة بسيناء.

٣ - وضع سياسات تسويقية يعهد بها الي شركات عالمية متخصصة مع تقوية روابط التحالفات مع الموانيء التي تحكمها مصالح واحدة بالميناء الجديد.

٤ - ضرورة إعادة التخطيط الإستراتيجي للنقل في مصر، وتحديث خدماته بما يتمشي مع متطلبات التجارة العالمية وذلك بتوجيه الإهتمام الاكبر نحو التحوية ومتطلبات نقلها وذلك عن طريق:

(أ) إنشاء طرق سريعة لا تقل عدد حاراتها عن أربع طبقا للمواصفات العالمية، مع إنشاء شركات نقل بري بشاحنات الحاويات.

(ب) إستخدام النقل النهري والموانيء النهرية للحاويات، مع إنشاء عدة نقاط علي النيل والربط بينها وبين السكك الحديدية. وسوف يوفر ذلك من تكلفة نقل الحاويات بالإضافة إلي تخفيف الضغط عن الطرق البرية.

(ج) إدخال القطارات الموحدة لنقل الحاويات وتطوير شبكات نقل البضائع بالسكك الحديدية.

(د) إنشاء شركات مصرية للنقل متعدد الوسائط تقدم خدمات التحوية من الباب للباب.

(هـ) حل المشاكل الخاصة بالترانزيت والإجراءات المعوقة لحركة الحاويات.

(و) تحديث الإجراءات البنكية والتأمينية.

(ز) تحديث النظام الجمركي والعمل علي تطوير إجراءاته تبعا للتطور العالمي، وربطه بشبكة تبادل المعلومات. والعناية بالعنصر البشري المسيطر علي تطبيق اللوائح الجمركية.

(ح) إدخال انظمة تكنولوجيا المعلومات والتبادل الإلكتروني للمعلومات لربط أنظمة النقل متعدد الوسائط بعضها ببعض والسيطرة علي خدمات التزامن المحكم.

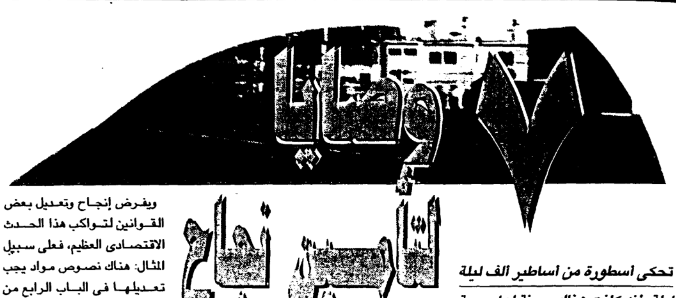
(ط) إنشاء ما يسمي بمنطقة التميز الإقتصادي والإداري إستثناء علي باقي القطر علي غرار ما اتبع في مشروع بناء السد العالي.

(ي) الإرتقاء بمستوي إدارة الموانيء المصرية بأسلوب إقتصادي بعيد عن الروتين الحكومي الذي يشل من فاعلية دور القطاع الخاص. وفي ذلك يمكن تشكيل لجنة لوضع المقترحات لخصخصة الموانيء أسوة بما تم في خصخصة التوكيلات الملاحية. مع تعيين قيادات علي رأس إدارتها العليا من خبراء إقتصاديين لهم خبرة طويلة في ممارسة إدارة إقتصاديات النقل البحري والموانيء بالأسلوب العلمي، علي غرار المشاريع التجارية الكبرى الناجحة.

إنه في مواجهة المشاكل المستعصية التي يعاني منها الاقتصاد في مصر يستحيل التفكير في أي سياسة للإصلاح بنظرة إقتصادية محضة، كما يتعذر أن تحقق أي سياسة للإصلاح الإقتصادي فعاليتها أو جديتها إذا كان التنظيم الاداري للاجهزة والمؤسسات الحكومية بها في حالة تجمد أو تخلف. الأمر الذي يعود بالإحباط علي جميع العاملين بالمؤسسة ويهدر طاقاتهم الخلاقة ويثبط هممهم ويخمد مواهبهم، فتكون النتيجة وبالا علي إقتصاد الدولة. إن مجرد توافر الأموال والقروض ليس كافيا لتحقيق التنمية، بل الأهم أن توجد القدرة علي تحريك هذه العناصر، وتوجيه استخدامها واستخلاص اقصي عائد استنادا إلي أساليب الإدارة العلمية.

لـ / لـ

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد سمير السيد
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٤٠
المصـــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/٧/١٣







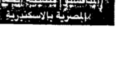


تحكى أسطورة من أساطير ألف ليلة وليلة، أنه كانت هناك مدينة لها سبعة أبواب، وكان لدى الزائر الأجنبى لها، حرية الدخول من أى باب من الأبواب الستة الأولى فقط، فمحظور عليه الدخول من الباب السابع لأنه باب الخيرات والسعادة.

وفى مصر يقع الباب السابع، ويتمثل فى التجارة الدولية للترانزيت.

ويعد مشروع ميناء شرق التفريعة البداية لدخول الاقتصاد القومى من الباب السابع الى الرخاء الاقتصادى من خلال اقتصاد أو تجارة الخدمات الدولية «الترانزيت».

ليكون العائد سريعا ومتعاظما يساهم فى تنمية مصر عامة وخصوصا شبه جزيرة سيناء.



محمد سمير السيد
مدير عام قوائم الشحن المركزى (المانفستو) مصلحة الجمارك المصرية بالاسكندرية

ويفرض إنجاح وتعديل بعض القوانين لتواكب هذا الحدث الاقتصادى العظيم، فعلى سبيل المثال: هناك نصوص مواد يجب تعديلها فى الباب الرابع من الفصل الأول من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ٦٣ (المواد ٥٩، ٦٠، ٦١، ٦٣).

كذلك تعديل الفصل الثانى من الباب الرابع من نفس القانون الجمركى بشأن البضائع العابرة (الترانزيت). (المواد ٦٣، ٦٤، ٦٥، ٦٦، ٦٧، ٦٨، ٦٩)، وأيضا وجوب تعديل الفصل الرابع الخاص بالمناطق الحرة (المواد ٨٦ - ٩٧)، لأنه يتعارض مع نصوص مواد القرار الجمهورى رقم ٢٨٤ لسنة ٩٧ بإنشاء الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، كما أنه يتعارض مع القانون رقم ٨ لسنة ٩٧ بشأن اصدار قانون ضمانات وحوافز الاستثمار ويتعارض أيضا مع لائحته التنفيذية الصادر بشأنها قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٠٨ لسنة ٩٧.

وإذا كانت الموانى هى البوابات الرسمية للبلاد وتنفذ فيها قوانين الدولة المتعددة كالقوانين الأمنية والتجارية والزراعية والصحية والصناعية. مما أدى الى تداخل اختصاصات ومسئوليات هيئات عديدة سواء كانت ادارية وتشغيلية، ابتداء من هيئة الميناء ومرورا بالجهات العاملة فيها من مؤسسات حكومية أو قطاع أعمال عام أو خاص أو استثمارى كالجمارك

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد سمير السيد
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	١٥٤٠
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٧/١٣

والجوازات والصحة والشرطة، ووزارة التجارة والصناعة والهيئة الرقابية وجهات العرض المختلفة، وشركات التخزين والملاحة.. الخ فإن كل هيئة أو مؤسسة تسعى لتطبق قانونها الذى تخضع لها وكذلك التعليمات التى ترد لها باستمرار، مما يؤدى فى النهاية الى التخبط وبطء حركة تداول وسيولة البضاعة التى ترد من والى الموانى المصرية، وبالذات البضائع التى ترد تحت نظام «الترانزيت». فكل هذه المؤسسات تتعارض مصالح بعضها مع البعض الآخر ويغلب عليها الطابع الادارى وليس الطابع التجارى للأسف الشديد.

ويتحتم تغيير سياسات الستينات التى مازالت تعمل بها معظم الموانى المصرية ، ويتحتم التاقلم مع الاحتياجات المتعاظمة للحكومة كوجوب زيادة حجم التجارة الخارجية وعلى وجه الخصوص التصدير.

ولأن معظم هذه الموانئ مقيدة، كما سبق الاشارة بالقوانين والقرارات واللوائح المتعددة والمتعارضة فى كثير من الأحيان، والتى تحد أو تشل من حركتها وقدرتها على التنافس مع الموانىء الأخرى وبالذات القريبة من مصر.

وثمت حلول غير تقليدية يجب العمل بها وهى:

● أن يكون ميناء شرق التفريعة كله منطقة حرة، ويعمل بواسطة إدارة مستقلة عن كل الهيئات التى سبق ذكرها، على أن يكون لديه أطقم خاصة به للعمل بدلا من كل هذه الهيئات ، ويكون له نظام او قانون موحد ، تستطيع هذه الادارة أن تدير دفة هذا المشروع العظيم بنجاح بحيث تسيطر على كل كبيرة وصغيرة داخل هذه المنطقة الحرة أى أن يكون لهذه الادارة كل الصلاحيات التى من شأنها أن تدير هذا المشروع القومى بنفس مستوى المناطق الحرة الدولية الأخرى.

● تأهيل السلطات الرسمية على أبواب هذه المنطقة بحيث تكون فى حالة دائمة لترويج البضائع برسم التصدير الى داخل مصر، باعتبار هذه المنطقة الحرة هى بلد المنشأ لهذه المنتجات (البضائع).

● اصدار قانون موحد لكل الموانئ المصرية سواء كانت موانئ بحرية أو موانئ جافة، واعطاء هيئات الموانئ صلاحيات محددة وهامشا من حرية الحركة فى إطار هذا القانون المقترح.

● إلغاء العمل بالقرارات الوزارية بشأن أسعار الرسوم والخدمات بالموانئ المصرية وسواء كانت خدمات مقدمة لملاك السفن أو تلك المقدمة للشاحنين والمستوردين، داخل منطقة شرق التفريعة، واصدار تسعيرة تنافسية خاصة لهذا المشروع لجذب السفن العالمية إليها، وحتى تصبح ميناء محوريا عالميا وأساسيا لتجارة الترانزيت.

● تحديد مدد عقود التأجير لأراضى مشروع شرق التفريعة وغيرها من الموانئ الجديدة محددة المدة.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد سمير السيد
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٤٠
المصـــــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/٧/١٣

● الاستعانة بالخبرة الأجنبية لادارة هذا المشروع وغيره من مشروعات الموانئ ، مثلما حدث فى ميناء جبل على بدبى.

● جعل ميناء شرق التفريعة من موانى الجيل الثالث وذلك بعمل الآتى:

● ادخال أحدث التكنولوجيا المتقدمة فى تشغيله.

● جعله مركز توزيع بضائع عالميا بتوافر المعلومات وأنشطة تجارية وصناعية مكثفة.

● ادخال الأنشطة اللوجيستية (الامداد) تقدم مجموعة من الخدمات المتعددة المتكاملة.

● يكون هذا الميناء (شرق التفريعة) وغيره من الموانئ بمثابة حلقة من حلقات النقل الدولى متعدد الوسائط.

● أن يجاور مشروع ميناء شرق التفريعة ميناء جويا دوليا (مطارا) يتحمل نزول الطائرات العملاقة للركاب والبضائع.

● مده بالمرافق العامة المتقدمة مع وجود صيانة دائمة.

● عدم الادارة بواسطة عمالة كثيفة.

● إنشاء مصانع لتحويل المواد الخام والأولية المستوردة وتحويله الى منتج نهائى مثل مصانع الملابس، وتعبئة السلع الغذائية ومصانع الألكترونيات.

● تصنيع وصيانة الحاويات داخل المشروع وباستخدام الصلب المصرى، وإنشاء شركة معاينة تصدر شهادات صلاحية للحاويات ومعتمدة طبقا لمعاهدة سلامة الحاويات الدولية والمعاهدة الدولية للجمارك بشأن الحاويات.

● مركز تدريب بحرى وتجارى، ومراكز تصنيع واصلاح سفن الروافد.

● تخصيص مكان لتجزئة السفن القديمة وتصدير حديدها الى مصانع الحديد المصرية أو الأجنبية.

● إنشاء مساكن خارج منطقة شرق التفريعة، لاسكان العاملين، بدلا من سفرهم يوميا من وإلى بورسعيد والمحافظات الأخرى.

● مزارع لتوفير الطعام وإنشاء محطات تربية مواشي ودواجن ليكون انتاجها بمثابة تموين احتياجات السفن والعاملين بالمشروع. مع تطوير بحيرة البردويل لتوفير البروتين السمكى.

● إنشاء شبكة طرق سريعة تربطها بسيناء والدلتا عن طريق نفق تحت قناة السويس من بورسعيد بدلا من نقل الأفراد والبضائع بواسطة العبارات.

■ ■

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	١٥٤٥
المصـــــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٨/١٧







تحقيق وحوارات : عصام رفعت

أعدها للنشر : نعمان الزياتى - محمد إبراهيم

هناك تحت صهد الشمس الحارقة وأمواج الرمال المتحركة وبين أنياب طبيعة قاسية لاترحم ينبت امل جديد لمصر المستقبل . فهناك عند البوابة الشرقية وفى اطراف الوادى فى الجنوب وفى عمق الصحراء الغربية فى التفريعة وتوشكى والعوينات يولد زمن اخر ترسم ملامحه سواعد رجال أوفو بما عاهدوا ، القائد ، عليه . فقد انطلقت اشارة البدء لتنفيذ مشروعات مبارك العملاقة التى تضمن غدا امنا كريما لأبناء الوطن كل أبناء الوطن .

الي هناك .. الى شرق بورسعيد حيث تجرى ملحمة كبرى من ملاحم العمل الوطنى انطلقت كتيبة ، الاهرام الاقتصادى ، ترصد بالصورة والكلمة وقائع الملحمة .

انطلقنا الي هناك فى رحلة اعتبرناها واجبا مقدسا لشد ازر الرجال فى قلب الصحراء رحلة تنقل مشاهد حية من معركة التعمير الكبرى التى يقودها باقتدار وحكمة الرئيس حسنى مبارك مستشرفا ملامح زمن آت ..

هناك قضينا ثلاثة ايام زورنا خلالها الموقع طولا وعرضا نتعرف علي التفاصيل نسأل عن مراحل التنفيذ .. عن جدوى المشروع .. عن خريطة المنطقة بعد أن يصبح ميناء شرق التفريعة أمرا واقعا .

وللحقيقة لم يبخل علينا أحد بمعلومة بل تسابق المسئولون عن المشروع فى تسهيل مهمتنا الصحفية ايمانا من الجميع بحق المواطن فى أن يعلم حقيقة مايجرى علي أرض الوطن .

وعدنا بعد ساعات طويلة من العمل المتواصل حقائبنا ممتلئة بالصور والدراسات وحصيلة مناقشات ممتدة لنكتب هذا التحقيق المصور عن رحلة فى قلب معركة التعمير .

أول شئ لفت انتباهنا عند زيارتنا لبعض المواقع فى المشروع اصرار المحافظة بكامل القوة والحيوية علي التنفيذ فلم تصدر ادنى همسة ارتياب فى أن السياسة قد زحفت الي المشروع ولا أى ظل من الشك فى اذهان معارضي مبدأ المشروعات العملاقة ، فلم تتلاش روح التفانى ولم يهبط معيار المسئولية للرجال العاملين فى المواقع وهذه شواهد نراها عادة فى تاريخ المشروعات الكبرى بعد أن تمضى حماسة وجدة الايام الأولى التمهيدية له ولعل جولات الرئيس مبارك المستمرة لتفقد العمل هى التى ادت الي هذا النجاح الكبير.

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعي :		رقم العـــدد :	١٥٤٥
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٨/١٧

فى موقع شرق بورسعيد حيث اصطحبنا اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد والفريق احمد فاضل رئيس قناة السويس ادركنا ان مايحدث هنا هو شئ واضح ودقيق شئ يمكن مشاهدته وتقديره وتحليله .. انها تجربة حقيقية تدار بروح الابتكار والتجديد ولكنها لم تكن تجربة هينة ولم تحدث فيها اى محاولة للهرب نحو ماضى ابسط واسهل ولا الي الاندفاع الي مستقبل متماد فى الخيال .. ان هذا المشروع يواجه حقائق الحاضر بكل صعوباته وتعقيداته. ان المواطنين الذين يتابعون مثل هذه المشاريع يقيسونها بمقاييس اخرى غير التقارير والتصاريح بل بما سوف تضفيه من عائدات نتيجة استخدام الموقع وماتوفره من فرص عمل ملائمة لأهل المنطقة فى الموقع رأينا اكثر من ٢٠٠ عامل بمعداتهم المختلفة تحت حرارة الشمس المرتفعة وموجات الغبار التى تغطى مساحة كبيرة تحجب الرؤية ورغم ذلك نجد الاصرار فى عيون العمال علي سرعة انجاز هذا العمل.



الجغرافيا تصنع التاريخ والمستقبل

أهمية المشروع

وحول اهمية مشروع شرق بورسعيد قال اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد ان المنطقة تمت دراستها بالكامل وخلصت الي انشاء ميناء محورى مركزى على مساحة ٢٢.٥ مليون متر مربع ومنطقة صناعية علي مساحة حوالى ٨٧.٦ مليون متر مربع ومنطقة ادارية على مساحة ٥.٧ مليون متر مربع واخرى سياحية بمساحة ٤.٧ مليون متر مربع ثم المنطقة الباقية لاستغلال الثروة السمكية.

اما بخصوص المنطقة الصناعية وكيفية تقسيمها وتوزيعها على المستثمرين فهى مقسمة الى ٥ شرائح كل شريحة مقسمة الى خمسة اقسام وهذه الشرائح تتراوح مساحتها من ٥ ملايين متر مربع الى ١٢ مليون متر مربع وتوزع هذه الشرائح اما لشركة تنمية تأخذ شريحة او شريحة ونصف علي حسب احتياجاتها بسعر المتر خمسة جنيهات حسب قرار مجلس الوزراء يسدد علي عشر سنوات بحيث يستثمر المنطقة بالكامل فى حدود عشر سنوات بحد اقصى طبقا لجدول سنوى. كما ان بعض المصانع تطلب مساحة ٢ مليون متر مربع تقل أو تزيد حسب احتياجاته بسعر المتر ٢٠ جنيها حسب قرار اللجنة العليا برئاسة رئيس مجلس الوزراء ، واعمال البنية الاساسية تشمل المياه - الصرف الصحى - طرق - كهرباء وسوف تقام محطة كهرباء تعمل بالغاز قدرتها ٤٥٠ ميجاوات فى المرحلة الاولي ترتفع الى ٦٥٠ ميجاوات فى المرحلة التالية بالاضافة الى محولين فى شمال وجنوب المنطقة الصناعية.

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعي :		رقم العـــدد :	١٥٤٥
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/٨/١٧

د. جويلى: نظامان لتخصيص الاراضى وشركة عملاقة لتنمية المنطقة

اما بالنسبة لشبكة الطرق فهى مسئولية الدولة بما فى ذلك الطريق الدائرى حول المنطقة الصناعية والطرق الاقليمية القادمة من القنطرة فى اتجاه المشروع او الخارجة من المشروع فى اتجاه شمال سيناء بالاضافة الى ربط الشرق بالغرب بنفق تحت القناة .

وهناك اقتراح بان علي المستثمرين ان يساهموا بجزء من تكاليف هذا النفق فكل مليون متر يدفع عنها مليون جنيه على اقساط بحيث تبلغ مساهمتهم فى النهاية نحو ٣٠-٤٠٪ من تكلفة النفق والباقى تتحمله الدولة اما شبكات البنية الاساسية الداخلية والخارجية تقع علي عاتق المستثمرين بالمواصفات التى سوف تضعها اللجان وستوزع قريبا على كل الشركات .

وحول المستندات المطلوبة من المستثمر اشار المحافظ الي المستندات التى تطلبها اى جهة اي من شركة مثل الشكل القانونى للشركة وتشكيل مجلس الادارة ، واسم العضو المنتدب واسم المستشار القانونى للشركة وحصة راس المال المدفوع وفى نفس الوقت يمنح المستثمر ورقة موضحا فيها المقدم المطلوب سداده للبنك المركزى تحت حساب رقم معين ثم بعد ذلك يستلم الارض .

وان الشركة تحصل على الارض كتخصيص وليس كعقد بيع أو تمليك بسعر المتر ٥ جنيهات تسدد على ٥ سنوات وبخصوص شركة التنمية التى تنمى المنطقة فى حدود ١٠ سنوات واذا ماحدث تنمية فى مكان ما وتمت اقامة مصنع فيه واراد المستثمر ان يبيعه عليه بالتقدم للجهة الادارية حتى تعطى له موافقة بالبيع ولا يستطيع أن يحصل على الموافقة الا بعد سداد المبلغ بالكامل

وفى هذه الحالة ستاخذ الجهة الادارية ١٠٪ من قيمة المبلغ . بالاضافة الى عدم السماح بتعديل نشاط المصنع الا بعد موافقة الجهة الادارية فهناك سيطرة تامة علي استخدامات الارض منعا للتلاعب أو المضاربة .

توزيع صناعى

هل الجهة المختصة حددت انواع الصناعات التى ستقام فى المنطقة أم هى متروكة للمستثمرين ؟

يجيب اللواء مصطفى صادق بان هناك صناعات ثقيلة واخرى متوسطة وثالثة خفيفة وهى متروكة حسب دراسات الجدوى التى ستقدم ودراسات اخرى تتعلق بالبيئة للمحافظة عليها وغير مسموح ان املى عليه صناعات معينة ، وللمستثمر حرية الاختيار فى حدود قانون البيئة والارض جاهزة للتسليم من خلال اربع شرائح باجمالى مساحة ٤٠ مليون متر مربع .

واضاف المحافظ بان اختيار موقع شرق بورسعيد جاء نتيجة دراسات لاستغلال الموقع احسن استغلال باقامة صناعات من قبل الاوروبيين لتوزيعها علي الاسيويين والعكس . وخاصة بعد تصاعد حركة التجارة العالمية بين الشرق الاقصى واوروبا والتى وصلت ٦٠ مليون طن ومن المنتظر ان ترتفع الي ١٢٠ مليون طن عام ٢٠١٠ وزيادة مرور الناقلات العملاقة فى بورسعيد وميناء بورسعيد الجديد يضارعه ويتفوق علي موانى اخرى فهو احسن موقع فى العالم

وشرح الفريق احمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس علاقة الميناء الجديد بقناة السويس ودور الهيئة فى انشاء الميناء حيث قال ان الميناء المحورى يتكون من اربعة اجزاء، مناطق دوران داخلية وارصفة والحكمة من وجود الميناء فى هذا المكان هو استغلال المساحة الممتدة اللانهائية من الارض بالاضافة الى ربطه بالتفريعة الشرقية للقناة وله مدخل مستقل باتجاه البحر حتى لاتؤدى اى حركة داخل الميناء الي تأخير الخروج أو الدخول لقناة السويس أو تؤثر حركة قناة السويس على دخول وخروج سفن الحاويات والمفروض ان تتعامل من خلال جدول زمنى دقيق .

ونحن الان نقوم بالدور المكلف من قبل الدولة وهو الاسراع فى عملية التجهيز والاعداد لهذا الميناء وفى نفس الوقت تقليل التكلفة علي انشاءات الميناء التى تقوم بها الدولة وخاصة فى المدخل وقناة الربط بين التفريعة وبين الحوض الأولى للميناء والعمل علي قدم وساق فى اعمال الربط والحفر علي الناشف مابين الميناء الجديد وبين التفريعة وسيكون العمق مابين ٤٨ - ٥٠ قدما وعرض القاع ٢٥٠ م بمسطح مائى ٤٥٠م متخذا شكل شبه المنحرف اى يسمح بدخول جميع الحاويات حتى المتطور منها حتى عام ٢٠٢٥ وقد تم انشاء المبنى الادارى الكبير الذى سيقوم بالسيطرة على حركة الدخول والخروج داخل الميناء كذلك انشأنا جونه (حوض) خاصة باللنشات وأخرى للنشات القاطرة وثالثة بالكراكات والورش ، ووصلنا بالتعميق والتوسيع لمجرى المنطقة الى عمق ٦٦ م والتوسيع الى عرض ٧٢ قدما وسنصل بالتعميق الى عمق ٧٢ قدما ، والحفر علي الناشف حيث بلغت نحو ٩ مليون م٣ فالهيئة بمعداتها تشارك مشاركة فعالة لاعداد الميناء .

وحول العلاقة بين الميناء المحورى وقناة السويس قال الفريق فاضل هى علاقة مستمدة من تاريخ القناة وعلاقتها ببورسعيد فنفس العلاقة ستكون مابين الميناء الجديد والهيئة .

ونحن مسئولون عن الدخول والخروج للميناء حتى تكون السيطرة لجهة واحدة باستخدام المرشدين واجهزة الارشاد وباستخدام الوحدات البحرية . اما مايخص الحركة داخل الميناء والرباط علي الارصفة هى حركة مستقلة تماما ولها مركزية السيطرة من هيئة الميناء فالميناء تدير الميناء كما تشاء لكن الحركة من والى الميناء بجميع ابعادها هى مسئولية قناة السويس .

تأثير الميناء

اما تأثير الميناء الجديد على قناة السويس هو تأثير ايجابى بمردود نقدى كبير فهذا الحجم الضخم من ملايين الحاويات المستقبلية معناه زيادة الحركة من والي قناة السويس من خلال عبور سفن تفريغ جزء واستكمال الرحلة ، وبدون شك فالعلاقة عضوية كاملة تساعد علي نمو دخل قناة السويس وخاصة وان المستقبل لسفن الحاويات وخاصة بعد انشاء ارصفة الصب والتصدير والاستيراد بالاضافة الى زيادة فرص العمل وتنمية المنطقة بالتوسع بحرا وبرا .

واشار الفريق فاضل الي ان سفن الحاويات التى تمر بقناة السويس تبلغ حوالي ٤٦٪ من حجم المرور فى قناة السويس ولو استطعنا ان نصل بالرقم من مليون الى ٥٠٤ مليون سفينه لوضعنا ارجلنا على الطريق الصحيح .

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٠٤٥
المصـــــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/٨/١٧

ويعتبر الدكتور احمد جويلى وزير التجارة والتموين أن مشروعى شرق بورسعيد وخليج السويس اول عمل جاد لاستغلال موقع مصر الجغرافي منذ حفر قناة السويس وهو احد الموارد الهامة لانه احسن المواقع الهامة فى العالم وان استغلال هذا الموقع تم منذ ١٨٦٨ بحفر قناة السويس وهى مشروعات كبرى من حيث المساحة والموقع .

واوضح د. أحمد جويلى أن نظام تخصيص المشروعات يتم من خلال طريقين الاول هو نظام مستثمر ياتى لانشاء مصنع ويقيم مشروعا قائما بذاته وتحدد له المساحة المطلوبة عن طريق لجنة تضم وزراء الصناعة والتخطيط ومحافظ بورسعيد أو محافظ السويس (خليج السويس) من خلال طلبات تقدم هذه اللجنة محددا فيها المساحة المطلوبة والموقع وفى هذه الحالة يخصص المكان (ليس بيع) والملكية لاتنتقل الا اذا انتهى من المشروع بالكامل وتم دفع القيمة بالكامل والحكومة لاتقوم بعمل البنية الاساسية الداخلية ويتحملها المستثمر لكن الدولة تقوم بالبنية الاساسية القومية .

اما النظام الاخر هو نظام تنمية المنطقة حيث يتقدم المستثمر للحصول علي مساحة ارض ليقوم بكافة الاعمال لتجهيزها بالكامل وفى نفس الوقت يقوم بترويج المنطقة للمستثمرين ولايقوم بتخصيص ارض الا بعد موافقة الحكومة فالنظامان موجودان مثلا فى خليج السويس بدأت تدخل مصانع الاسمدة ، ومصانع تجميع السيارات وانتاج الحديد وغيرها من المشروعات الفردية بالاضافة الى ذلك بلغ عدد شركات التنمية ٦ شركات فى خليج السويس وهى فى العادة تأخذ مليون م٢ للتخصيص ولايتم التخصيص الا بعد دفع المستحقات بالكامل واستكمال المشروع ويتم وفق جدول زمنى واذا اخل بالجدول الزمنى تسحب الارض اما اذا كانت لاسباب خارجية يسمح له باستكمال المشروع وبعد الانتهاء من عملية التخصيص تدرس كل الطلبات المقدمة ويقوم المحافظ بالتعاقد وفقا لشروط العقد والمحافظة هي التى تتابع تنفيذ المشروعات وترفع تقاريرها الي اللجنة المختصة بذلك .

واوضح الدكتور جويلى ان المشروعين بدأ المراحل التنفيذية وجرى التعاقد مع الشركات لبدء التنفيذ واستلام الارض وأن ميناء شرق بورسعيد يعتبرمن اهم الموانى واكبرها فى المنطقة لخدمة التجارة العابرة وكمنطقة تخزين من جنوب شرق اسيا لاوروبا والعكس مما سيترتب على ذلك من مردود ايجابى لمصر وتصاعد فى تجارة الخدمات حيث انها تبلغ نحو ١٢٦٠ مليار دولار عام ١٩٩٦ مما سيزيد من صناعة الخدمات فى مصر بعد ان كانت قاصرة علي الدور فى القناة ودخل العاملين بالخارج وفي بعض الانشطة السياحية وبالتالى يمكن ان يضارع هذا الميناء ميناء سنغافورة الذى يعطى عائدا يتجاوز ٣ اضعاف الناتج المحلى لمصر. فالميناء سيضع مصر على خريطة صناعة الخدمات من خلال انشطة جديدة ستقام مثل السياحة ، البنوك – التأمين وتمويل السفن وتخزين السلع وتداول الحاويات وتشغيل عمالة واصلاح وصيانة السفن كذلك سيأتى الميناء بمردود ايجابى علي مركز القناة والتجارة المصرية وسينشط المنطقة الصناعية التى ستقام خلف الميناء. فالميناء سيكون له تاثير على واردات مصر من السلع الاستراتيجية وسيعمل على توسيع قاعدة الاستقبال السلعى بالاضافة الى انه سيكون معد اعدادا جيدا حيث سيدار بطريقة مختلفة عن الموانى المصرية اى سيحوى منظومة متكاملة متقدمة ذات طبيعة تكنولوجية عالية بحيث ان السفينة تفرغ حمولتها وتحمل علي مراكب اخرى بسرعة وبدون اية اخطاء وهذا سيوفر الوقت والتكلفة ويقلل الفاقد . كل هذا سيعمل على اتاحة الفرصة لاستقدام الاموال الاجنبية فى شكل استثمارات صناعية وخدمية مستغلة موقع مصر ، بالاضافة الى اقامة صناعات للتصدير أو مناطق للتجهيز .

اللواء مصطفى صادق:

ميناء عالمى يضع مصر فى قلب خريطة التجارة الدولية

مبارك يفتتح الميناء

من المقرر ان يفتتح الرئيس مبارك فى احتفالات اكتوبر القادم المرحلة الاولى من مشروع ميناء شرق بور سعيد حيث تسمح هذه المرحلة بدخول الوحدات والمعديات الى الارصفة ويعمل فى المشروع ٢٠٠ عامل علي مدى ١٢ ساعة يوميا بدأوا حاليا فى تركيب الستائر الامامية وتركيب المرسى المنتظر افتتاحه فى اكتوبر القادم

دور الاستثمار الخاص

يقول د. حاتم الجبلى انه تم تأسيس الشركة المصرية لتنمية شرق بورسعيد بمساهمة رأس مال اجنبى فى حدود ٦٠٪ والقطاع الخاص ٢٠٪ والحكومة ٢٠٪ برأس مال يبدأ من ١٠٠ مليون دولار والمرخص به مليار جنيه وجارى حاليا التفاوض للانتهاء من منح هذه الشركة امتياز ادارة الميناء وتشغيله لفترة زمنية وأن لهذه الشركة خبرة كبيرة فى ادارة اكثر من ٦٠ ميناء فى ١٢ دولة حيث ان تشغيل الموانى الان يتم عبر تحالفات بين من يدير الميناء وشركات الشحن الكبرى ويمكنها ان تتحمل تكاليف انشاء سفن جديدة كذلك هناك تداخل بين ادارة الميناء وبين السفن الناقلة للبضائع فى نظم العمل فنحن نتحدث عن سفن حاويات مقدرتها ٧٠٠٠ حاوية يراعى فيها ترتيب الحاويات داخل السفن من خلال برنامج الى يرتبط مع شبكة الموانى المختلفة التى تستقبل المراكب فيحدد عدد الحاويات التى ستسحب من السفينة والفترة الزمنية التى تستغرقها! فكل دقيقة لها تكلفتها بالنسبة لهذه السفن فانشاء ميناء وربطه بشبكة الملاحة العالمية سيوفر الكثير لمصر .

واضاف د. حاتم بان الدراسة خلصت الى انه سيقطن المنطقة نحو ٨٠٠ الف نسمة على مساحة ٤.٥ كم وستقام محطة الكهرباء بنظام الـ BOT وسوف يمتد خط سكة حديد من القنطرة الى العريش مارا بجنوب المنطقة الصناعية ، كذلك وزارة التعمير والاسكان تبذل مجهودا لتنهى الطريق الساحلى الدولي والذى سيلعب دورا فى تشغيل الميناء والمنطقة الصناعية ويساعد علي نقل البضائع الى البحر الاسود والمغرب وتركيا .

والميناء مكون من ارصفة وقناة موازية لتفريعة قناة السويس وهذا تصميم الجانب الهولندى الذى اقرته الدولة فالميناء ليس حاويات بل بضائع ايضا فهو ميناء شامل . ونحن داخلون فى منافسة مع عدن وجيبوتى لكن وضع ميناء شرق بورسعيد متميز بسبب الموقع ووجوده على قناة السويس (خط ملاحى عالمى) فالسفينة لاتضطر الي تغيير اتجاهها وتوفر فى مصاريف تشغيلها .

واوضح د. حاتم الجبلى أن على الحكومة ان تضع التشريعات المنظمة للعمل داخل هذه المناطق وتوفير البنية الاساسية الموصلة للمنطقة وشق القناة اما القطاع الخاص عليه ان يجهز المنطقة الصناعية وكشركة تمثل احدى الشركات الست التى اخذت اجزاء من المنطقة الصناعية فلدينا مساحة ١٨ مليون م وتم تعيين مستشار علي مستوى عال وسوف ننتهى من دراساتنا مع نهاية هذا الشهر وسوف نقيم مقر الشركة داخل المنطقة الصناعية وسوف تنطلق المصانع مع تشغيل الميناء ومن خلال هذا العمل والترويج للمنطقة سنجذب العديد من المستثمرين الاجانب الذى سينقل مع التكنولوجيا مع ادخال رأس المال الاجنبى للمساهمة بدور فعال فى التنمية الاقتصادية وسوف يبلغ حجم الاستثمار الاجنبى فى المرحلة الاول (٢.٥ سنة) نحو ٤٠٠ مليون دولار ومما يساهم فى سرعة الانجاز هو دخول مصر فى عدد من التجمعات والقيام بالترويج لهذه المناطق وهذا ما تقوم به الشركة حاليا .

وعن الرؤية المستقبلية لمشروع شرق بورسعيد ومايضيفه من ميزة نسبية وتنافسية للاقتصاد المصرى قال محمد المصرى رجل الاعمال رئيس الغرفة التجارية ببورسعيد واحد المشاركين فى المشرف – ان مشروع شرق بورسعيد (شرق التفريعة) يعد مشروعا حيويا لمصر وينقسم الى جزئين الاول انشاء الميناء المحورى المركزى الذى تقدر ماسحته بنحو ٢٢.٥كيلو متر مربع سوف يسمح بمرور جيل جديد من الحاويات يطلق عليه

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :
رقم العـــــدد : ١٥٤٥
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـدور : ١٩٩٨/٨/١٧

الفريق فاضل : الميناء يصنع مستقبلا جديدا لقناة السويس

« السفن الام » تحمل مابين ٦و٧ الاف حاوية موضـ[illegible] ان كافة الموانى القائمة [illegible] لاتتناسب وهذه السفن ال[illegible] وفى عام عام ٩٤ بدأ الت[illegible] فى انشاء مجموعة من الموانى المركزية يتراوح عددها بـ[illegible] ١٢ و١٥ ميناء على مستـ[illegible] العالم ذات مواصفات خا[illegible] يشترط ان تكون واقعة على خط الملاحة الدولى لتقلل من انحراف البواخر عند دخولها الميناء وبما يساعد علي تقليل الوقت وخفض التكلفة .

أهمية الموقع

وقال محمد المصرى ان اهمية ميناء شرق بورسعيد تنبع من انه يقع عند ثلاثى البحر المتوسط مع المدخل الشمالى لقناة السويس مما يعد نقطة ربط دولية بين قارات اوروبا واسيا وافريقيا وبما يسمح بمرور السفن الام بمواصفاتها وعمقها الكبير وتفريغ حاوياتها على سفن صغيرة تبلغ حمولتها من ١٠٠٠ الى ٢٠٠٠ حاوية لنقلها الي الموانى المجاورة مثل ميناء بيروت وحيفا وغيرهما بالاضافة الى استخدام النقل متعدد الوسائط ويعتبر من الاساليب المستحدثة لوصول السلع فى اسرع وقت وباقل تكلفة ايضا .

وفيما يتعلق بالجزء الثانى قال محمد المصرى انه يتضمن المنطقة الصناعية والتى تقع خلف الميناء وتبلغ مساحتها ٨٧,٦ كيلو مترمربع تضم صناعات متعددة الاغراض ثقيلة ومتوسطة وخفيفة كما تصلح المنطقة لتخزين الحبوب تتيح عمل بورصة للحبوب لقربها من الدول العربية والاوروبية تمد كافة الدول القريبة باحتياجاتها مؤكدا ان الميناء سوف يخدم المنطقة الصناعية ويرفع حركة تداول الحاويات التى يبلغ حجم تداولها فى مصر ١,٢ مليون حاوية وبالمقارنة بميناء جبل على سنجد انه حجم الحاويات المتداولة به عام ٩٥ كانت ٢ مليون حاوية ارتفعت الى ٣ مليون حاوية حاليا كما بلغ حجم الحاويات المتداولة فى ميناء سنغافورة ١٢,٨ مليون حاوية تدر عائدا يصل الى ١٢٠ مليار دولار سنويا ..

واكد المصرى على اهمية الاستفادة من موقع مصر الجغرافى والمتغيرات العالمية المتوقعة نظرا لزيادة حجم التجارة نتيجة لتوقيع اتفاقية الجات والمقدر ان يصل الي ٧٠٠ مليار دولار فنصيب مصر منها سيعود على توفير فرص عمل وانشاء مشروعات عملاقة مؤكدا ان وجود شركات عالمية فى المنطقة العازلة بين مصر واسرائيل يعتبرا نوعا من الحماية الدولية سوف يجذب كافة دول العالم للمساهمة فى هذه المشروعات .

واشاد المصرى بدور الحكومة ومانبذله فى انشاء الميناء المحورى واقامة البنية الاساسية التى تبلغ تكلفتها ٣٠٠ مليون دولار بهدف اقناع المستثمرين وتشجيعهم على المساهمة فى المشروع بالاضافة الى بيع الارض باسعار رمزية للمشروعات التنموية تسدد على خمس سنوات بنسبة ٥٪ و٢٠ جنيها للمشروعات الصناعية علي عشر سنوات .

كما اشاد بالدكتور كمال الجنزورى رئيس الوزراء واستجابته السريعة لمطالب رجال الاعمال بضرورة ربط الشرق بالغرب من خلال نفق يمر تحت قناة السويس لتسهيل حركة مرور المواد الخام والسلع وحث رئيس الغرفة التجارية ببورسعيد راس المال الاوروبى للاستفادة من المزايا التى تمنحها الحكومة للاستثمار فى مشروع شرق بورسعيد والحصول علي ميزة المنشا المصرى وتوزيع السلع فى المنطقتين العربية والافريقية .

مشروع القرن

وشدد اللواء احمد سرحان رجل الاعمال وعضو مجلس الشورى علي ما قاله الرئيس مبارك حول مشروع شرق بورسعيد ووصفه بانه يعد نقلة حضارية بكل المقاييس وبوابة مصر للدخول للقرن الحادى والعشرين وقال انه لكى تتواكب مصر مع التطور العالمى فى النقل البحرى ولما تتمتع به من موقع فريد وسياسة حكيمة لتتوام مع التطور الاقتصادى والتنموى على مستوى العالم اعطى الرئيس مبارك اشارة البدء لانشاء ميناء شرق بورسعيد ومايلحق به من مناطق صناعية وخدمية .

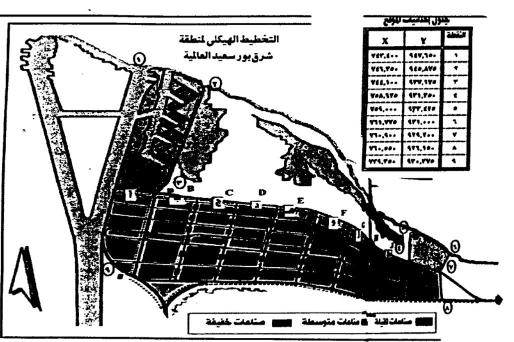
واعتبر اللواء احمد سرحان مشروع شرق بورسعيد هدية مبارك والدولة لشعب مصر عامة ولبورسعيد خاصة وان شعب بورسعيد استجاب بشكل تلقائى وسريع عندما طرحت شركة بورسعيد للتنمية والاستثمار يشارك فيها ٤٠ مستثمرا بهدف تنمية بورسعيد والدخول فى مشروعات شرق بورسعيد وتم تغطية النسبة المخصصة له ومايزيد فى ثمانى ساعات مما يعكس اهتمام البورسعيديين بهذا المشروع وقناعتهم بالسياسة التى تنتهجها الدولة .

وعن اعادة تأهيل وتدريب شباب بورسعيد للعمل فى مشروع القرن ومدى توافر القوى البشرية قال اللواء احمد سرحان ان شعب بورسعيد لاتنقصه الكفاءة العلمية فى ادارة بعض المشروعات والمساهمة فيها واشار الى ان احد مواطنى بورسعيد تبرع لانشاء معهد متخصص فى الاعمال البحرية ومايتعلق بها علي نفقته الخاصة لتدريب شباب بورسعيد وطالب بضرورة تطوير المدارس والمعاهد الفنية وتعديل المناهج لتواكب عملية التنمية فى شرق بورسعيد والعمل فى المرحلة المقبلة .

ويعتبر المهندس عبدالوهاب قوطة رجال الاعمال وعضو مجلس الشعب مشروع شرق بورسعيد من اقوى واكبر تلك المشروعات العملاقة التى تتبناها الدولة .

وقال ان بورسعيد يمر بها ٢٠ الف سفينة ومليون طن بضائع و٥ ملايين راكب مؤكدا ان الموقع بطبيعته جذاب ولابد من تهيئته ليكون محطة رئيسية مجهزة باحدث التكنولوجيا خاصة وان العالم اتجه الى الحاويات حيث لايوجد سوى خمسة موانى على مستوى العالم فى سنغافورة وهونج كونج وروتردام وصلالة وجبل علي وجدة تستوعب كل بواخر الحاويات موضحا ان محطة الحاويات فى بورسعيد طاقتها السنوية ٢٥٠ الف حاوية ارتفعت فى الوقت الحالى الى ٤٠٠ الف حاوية ودمياط ٥٠٠ الف والاسكندرية ٤٠٠ الف باجمالى مليون و٣٠٠ الف حاوية سنويا مشيرا الى العمل فى ميناء شرق التفريعة يتطلب النظر الي مينائى سنغافورة وروترد أم حيث اصبحت الحاويات نوع من التجارة العالمية وليست مجرد صناديق واملنا ان يصل حجم الحاويات الي ١٠ مليون حاوية وتساءل كيف اصبح ميناء روتردام بورصة عالمية لمجموعة مع السلع لاتنتج هولندا سلعة واحدة منها فهى لاتنتج البترول واصبحت بورصة للبترول والقمح والسكر والشاى وغيرها من السلع .

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	١٠٤٥
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٨/١٧



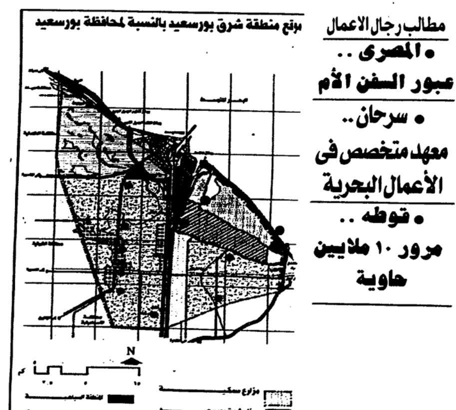
النقطة	Y	X
١	٩٤٧,٦٥٠	٧٤٣,٤٠٠
٢	٩٤٥,٨٧٥	٧٤٦,٢٥٠
٣	٩٣٧,١٧٥	٧٤٤,١٠٠
٤	٩٣١,٢٥٠	٧٥٨,٦٢٥
٥	٩٣٣,٤٢٥	٧٥٩,٠٠٠
٦	٩٣١,٠٠٠	٧٦١,٧٧٥
٧	٩٢٩,٢٠٠	٧٦٠,٩٠٠
٨	٩٢٦,١٥٠	٧٦٠,٥٥٠
٩	٩٢٠,٢٧٥	٧٣٩,٢٥٠

مطالب رجال الاعمال

• المصرى .. عبور السفن الأم

• سرحان .. معهد متخصص فى الأعمال البحرية

• قوطه .. مرور ١٠ ملايين حاوية



واكـد المهندس عـبـدالوهاب قوطة ان مشروع شرق بورسعيد سيدر عائد اكثر مما تدره قناة السـويس مـشـيـرا الى اهـمـيـة وجود مركز سكر عالمى وبورصة للحبوب خاصة وان كافة دول المنطقـة مـسـتـوردة للقـمـح وصناعات للتعبئة والتغليف .

واشاد عبدالوهاب قوطه بالفكر المتطور للحكومة ومنحها الارض للمستثمرين باسعار رمزية مقابل قيامهم باعمال البنية الاساسية مشيرا الى ان الارض مازالت متاحة وان ماتم بيعه يقدر بحـوالى من ٤٠ ٪ – ٥٠٪ من اجـمـالى المساحة موضحا ان الارض لاتملك ولكن ليتم تهيئيتها وادخال البنية الاساسية ثم يتم بيعها لتتملكها المشروعات الصناعية.

وقـال من المنتظر ان يوفـر المشـروع اكـثـر من ٤٠٠ الف فـرصـة عـمل فى مـجـالات اصـلاح السـفن واللانشـات وصـوامع الغـلال وصناعـة الاسـمـدة وهدرجة الزيوت .

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٤٥
المصـــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصــدور :	١٩٩٨/٨/١٧

وتخريد السفن خاصة ان مصر من الدول المستوردة للخردة وتحتاج الى اكثر من مليون طن خردة سنويا .

وطالب المهندس علي سليمان بضرورة وجود استراتيجية تضمن قيام مجتمعات جديدة تتوافر بها المساكن والمدارس والمستشفيات لتحقيق الهدف المنشود من وراء هذه المشروعات وشدد على اهمية وجود تشريعات تنظم العلاقة بين سيناء شرق بورسعيد والموانئ المختلفة بالاضافة الى صدور قانون ينظم العلاقة بين اصحاب المصانع الاقليمية .

واشاد عصام عبدالفتاح نقيب التجاريين بالحس السياسى للرئيس مبارك موضحا ان مشروع شرق التفريعة ليس مشروعا اقتصاديا فحسب وانما مشروع سياسى هام له بعد قومى .

وقال ان انشاء هذا المشروع يعيد اهمية قناة السويس التى وجدت منافسة شديدة من بعض دول المنطقة بالاضافة الى خلق مجتمعات عمرانية جديدة فى سيناء مشيرا الى ان مشروع شرق بورسعيد يعد امل مصر فى القرن القادم لانه سيغير الخريطة الجغرافية لمصر وللمنطقة بشكل عام .

وأكد اهمية مواءمة شباب بورسعيد مع هذا المشروع للتعرف علي كيفية التعامل مع الشركات العملاقة من خلال جامعة قناة السويس وهندسة بورسعيد وكليات التجارة ولابد من تغيير المناهج الدراسية لاعداد جيل جديد حتى لا تلجأ الشركات الي عمالة اجنبية.

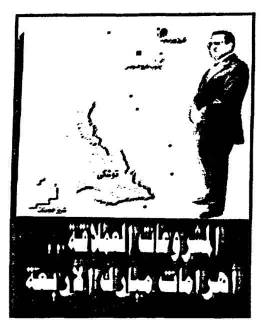
عنان الجلالى:

سياسة مبارك وضعت مصر على خريطة الاستثمار العالمى

ويقول عنان الجلال رجل الاعمال ومستثمر سياحى ان بورسعيد بدأت تضع نفسها بفضل القيادة الحكيمة للرئيس مبارك على خريطة الاستثمار العالمية وقال ان بورسعيد سوف تنافس مدنا جديدة بنيت فى العالم واجتذبت رؤوس اموال عالمية واصبحت موقع نمو للدولة بسبب الموقع والتسهيلات التى تمنحها الدولة للمستثمرين موضحا ان بورسعيد امامها مستقبل افضل للسياحة العالمية وخاصة بعد قدوم السياح اليها عن طريق المستثمرين ورجال الاعمال ..

وطالب بوضع مدينة بورسعيد فى الكتيبات السياحية العالمية لانها لم تاخذ نصيبها سياحيا مثل مدن كثيرة فى دول اوروبا لما لها من ثقافة وتاريخ وجذور ونمط شعب على مستوى عال تساهم فى جذب العديد من السياح ■■

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٤٦
المصـــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٨/٢٤







تحقيق وحوارات : عصـــام رفعـــت

أعدها للنشر : نعمان الزياتى - محمد إبراهيم

الصدفة لاتصنع التاريخ تلك حقيقة مؤكدة .. والمؤكد ايضا ان المشروعات العملاقة التى تنفذ حاليا فى توشكى وسيناء وشرق بور سعيد لم تأت نتيجة صدفة بل جاءت نتيجة دراسات

مستفيضة شاركت بها خبرات متعددة فى مجالات الزراعة والرى والهندسة واستصلاح الاراضى والكهرباء والديموجرافيا. هذه الدراسات استنزفت طاقة وجهود مئات العلماء والباحثين على مدى عشرات السنين حتى وصلت الى مرحلة من النضج تبشر بامكانية التنفيذ وفقا لجدوى اقتصادية واضحة ومضمونة.

لذلك لم يكن قرار البدء فى التنفيذ قرارا عشوائيا أو قرارا يستهدف خداع الجماهير بشعارات براقة بل جاء القرار بعد أن قال العلم كلمته. واذا كانت قضية المياه هى محور هذه المشروعات فاننا نفتح ملف المياه ونكشف جانبا

من الدراسات المائية التى تمت فى هذا الشأن وهى دراسات اجمعت على امكانية توفير المياه لكل شبر فى أرض مصر فى حالة السعى الدؤوب لاستخدام مواردنا الطبيعية وتوظيف التكنولوجيا الحديثة

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : نعمان الزياتى
الموضوع الفرعي :
رقم العـــــدد : ١٥٤٦
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

المشروعات العملاقة تحقق هذا الحلم !

مياه لكل شبر أرض

خريطة زراعية جديدة تغير وجه الوادى القديم

الدكتور محمود ابوزيد وزير الاشغال العامة والموارد المائية يؤكد ان هذه المشروعات والتى يطلق عليها مشروعات التوسع أو استصلاح الاراضى بدأت منذ وقت بعيد وخاصة مع بناء السد العالى ولكن حجم مايتم الان يختلف تماما عما كان يتم من قبل حتى على بناء السد العالى وفلسفة هذه المشروعات مختلفة وحجمها يفوق المساحات التى كنا نتحدث عنها باستمرار هى فلسفة تنقل مصر الى خارج الوادى القديم وتعطى بعدا جديدا بالنسبة للتوزيع السكانى حيث ان الاهتمام بالمناطق خارج الوادى والدلتا يفتح افاقا جديدة للمستقبل ويخفف العبء الموجود على الدلتا والوادى وهى ايضا تمثل تحديا لاننا نعتمد على موارد ليست تقليدية وعلى مصادر جوفية ومياه سطحية بالرفع ولهذا فهى تمثل تحديا للانسان المصرى والفنيين وقد سبقت هذه المشروعات دراسات كثيرة بعضها يرجع الى ماقبل انشاء السد العالى ولكن الدراسات المستفيضة والهامة جرى اعدادها فى اواخر السبعينات واستمرت فى جميع انحاء مصر ليست فى جنوب الوادى ولكن امتدت الى كل الاتجاه وشملت كل ماهو سهل وماهو صعب مع حصر دقيق للاراضى الصالحة للزراعة بدرجاتها المختلفة وكيفية توفير الموارد المائية وافضل السبل لنظم الرى وهل نستخدم مياه جوفية ام سطحية ام مشتركة ، بل ان الدراسات امتدت الى الدراسات البيئية حيث تركزت معظم الدراسات على البيئة وتأثرها بالشروعات الكبيرة .

ومن ابرز تلك الدراسات الدراسة الخاصة بترعة السلام لان هذا المشروع كبير الحجم ويعتمد على المياه النيلية ومياه الصرف مما سيؤثر على طبيعة التربة ونوعية النباتات والانسان ، وهل تغيير الظروف والمناخ سيؤثر على صلاحية المنتج الناتج من الزراعة على المياه المخلوطة من النيل والصرف وهل نزرع محاصيل معينة لها قابلية النمو على هذا النوع من المياه ، كذلك الدراسات الاجتماعية والتى تشرح طبيعة تأثر الناس بهذه الظروف الجديدة وماهى الضوابط التى نلتزم بها حتى لانغير بالبيئة ، والمعروف ان الانسان المصرى يتأقلم مع أى بيئة ولعل شواهدنا فى ذلك المصريين بالخارج فى الخليج والعراق ومع ذلك يظهرون التفوق والتلاؤم مع البيئة الجديدة .

كذلك خطة التوسع الافقى فى الاراضى الزراعية وماهو مستهدف منه فمن المعروف ان الاراضى المزروعة تصل الى ٧.٥ مليون فدان منها اكثر من ٥.٤مليون فدان توجد فى الدلتا وبعد انشاء السد العالى كان مايقرب من ١.٢ مليون فدان قد اضيفوا فى منتصف السبعينات .

المساحة التى نتحدث عنها تندرج فى سياسة تمتد الى عام ٢٠١٧ أى أربع خطط خمسية من الان والخطة تتناول ٣.٤ مليون فدان منها ١.٢ مليون فدان حاليا مشروعاتها مستمرة - لكن الظاهرة التى تميز تلك الخطة ان مشروعاتها مستمرة وممتدة على جميع مصر من الساحل الشمالى وغرب وشرق الدلتا وعلى ترعه السلام والسويس ثم تمتد على وادى النيل وعلى جانب الوادى من اسوان حتى اقصى الشمال ثم فى سيناء ثم ننتقل جنوبا الى توشكى ٥٤٠ الف فدان وفى الواحات وشرق العوينات والتى تعتمد فيها على المياه الجوفية . هذه الخطة لها اولويات فى مناطق تنتهى هذا العام وتتدرج فى التنفيذ حتى تصل الى نهاية الخطة .

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة
الموضوع الفرعى :
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال : نعمان
رقم العـــدد : ١٥٤٦
تاريخ الصـدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

وليس معنى ذلك انها اراضى مزروعة بل نتحدث عن توفير المياه ومقومات بداية زراعة لكي تصل بالاراضى الى درجة الحدية كل مليم صرف لابد ان يعطى عـائدا ، وفى بعض المناطق تستغرق من ٣-٤ سنين والبعض الاخر سنتين او سنة واحدة وباستكمال البنية الاساسية (الاراضى) وعلي ضوء ذلك تتحدد طرق الرى وفى المساحات الكبيرة البنية الداخلية متروكة للمستثمرين الكبار اما بالنسبة لصغار المستثمرين فتحرص الدولة ان توفر لهم البينة الداخلية حيث تسلم الارض وبها شبكة الرى وشبكة الصرف اى يبدأ المستثمر بزراعتها بعد تسلمه وهى تستغرق مدة بسيطة فى مشروع ترعة السلام تجد ان هناك اجزاء غرب قناة السويس وفى شرق قناة السويس ، الاراضى فى شرق قناة السويس طبيعتها ثقيلة وبها نسبة املاح (سهله الطينة) لأن النيل كان يمر بها قديما ونجد فيها بعض الترسيبات الخاصة بالبحيرات وتأخذ من سنة أو سنتين حتى نقلل نسبة الاملاح بها ثم تنتقل الى أراضى اخف ، رملية لاتحتاج الى غسيل وتحتاج لرى مختلط . فالتربة تختلف من مكان لآخر فالاراضى التى نقوم بغسلها هى من اخصب الاراضى وهى التى استقطعت من مناطق البحيرات فى شمال الدلتا فى المطرية والحسينية وهى من اجود انواع الاراضى ، وهولندا استقطعت من البحر اراضى للاستزراع واصبحت عالية الجودة .

الموقف فى توشكى

وقال الدكتور محمود ابوزيد ان مشروع توشكى منذ افتتاحه فى ٩ يناير ١٩٩٧ يصل بمرحلته الأولى الى ٥٤٠ الف فدان قابلة للتوسع وهذه الاراضى تمتد بالقرب من بحيرة ناصر وتمتد شرقا فى الشمال والجنوب واختيرت مساحة ٥٤٠ الف فدان لتكون انسب الاراضى وتم حصر تصنيفى وصل الى ٦ مليون فدان نختار منها مليون فدان و٥٤٠ الف فدان كمرحلة اولى يعتمد الرى هنا اساسا على الرفع من بحيرة ناصر عن طريق محطات طلمبات ضخمة بمصرف يصل الى ٢٥ مليون م٣ فى اليوم الواحد ويشمل جملة المياه المطلوبه فى السنة لرى ٥٤٠ الف فدان حوالى ٥ مليار م٣ لكن كيف يتم تدبير هذا الكم من المياه ؟ لماوضعت الخطة حتى عام ٢٠١٧ كانت نظرة الدولة توفير كل ماهو ممكن ومعروف ان حصة مصر من مياه النيل باتفاقية السودان عام ١٩٥٩ تشكل ٩٠٪ من جملة الموارد لمصر وكلها تصرف من اسوان ولاتستخدم استخدام الامثل ، وبجانب النيل هناك المياه الجوفية لحداها عميقة والاخرى قريبة من السطح وفى الخطة ٢٠١٧ سيكون الاعتماد على حسن استخدام مياه النيل وترشيد الاستخدامات من خلال برامج تم وضعها مع التوسع فى المياه الجوفية العميقة والسطحية بدرجات متفاوتة مع الاستفادة من مياه الصرف الزراعى لأن جزءا كبيرا من مياه الصرف الزراعى ذات نوعية جيدة بالاضافة الى الصرف الصحى المعامل والصرف الصناعى حيث ان ٨٠٪ من المياه التى تذهب للمصانع لاتستخدم بالاضافة الى مياه الامطار والسيول وبالتالى يمكن توفير الاحتياجات المطلوبة للتوسع .

مكونات مشروع توشكى

واوضح وزير الاشغال العامة والموارد المائية : ان مكونات مشروع توشكى ويشمل محطة الرفع بالاضافة الى الترعة الرئيسية وفروع الترعة الرئيسية ويطلق عليها البنية القومية وتقوم بها الدولة والخطة موضوعة بحيث تنتهى الترعة الرئيسية والفروع والمحطة فى وقت واحد اى ٤ سنوات من بداية المشروع بالاضافة الى الاعمال الاخرى مثل فروع جديدة او عمليات تسويات او شبكات رى يقوم بها المستثمر .

محطة الطلمبات من المحطات المعدودة فى العالم من حيث حجمها الضخم حيث تحوى ٢٢ وحدة تشغيل تعمل بعضها ويتوقف الاخر حسب الاحتياجات علي مدار السنة هذه الوحدات ترفع المياه من البحيرة والمعروف ان البحيرة ليه ت ذات منسوب ثابت بل تتغير انخفاضا وارتفاعا على حسب الفيضان وعلي حسب كميات السحب ولقد وصلنا فى اواخر الثمانينات الي ان منسوب البحيرة كان أقل مما يمكن حيث وصل المنسوب الى ١٤٨.٥ م فوق سطح البحر واقصى منسوب وصلنا اليه كان ١٧٨م فوق سطح البحر، وبالتالى المحطة مصممة على ان تسحب من أى منسوب فى البحيرة .

ونلاحظ ان ترعة السلام ستروى ٦٢٠ الف فدان وتمثل بعدا استراتيجيا حيث ان سيناء اهملت لفترة طويلة فالترعة ستعيد الحياة لتلك البقعة الغالية مع توفير فرص عمالة لكن فى توشكى نحن ننشئ آبارا لكى نوفر مياه للرى قبل انتهاء المشروع .

وترعة السلام كما هو معروف تبدأ من فارسكور وتسير فى جنوب البحيرات (بحيرة المنزلة) وتخترق قناة السويس عبر سحارة كبيرة وتمتد الترعة شرقا حتى غرب مدينة العريش وتمر فى اراض مختلفة النوعية لكن عندنا ٣ مناطق رئيسية منطقة سهل الطينة وهى جزء ين جزء شمالى ٥٠ الف فدان وجزء جنوبى ٧٠ الف فدان ثم بعد ٧٠كم نجد منطقة رابعة ٧٠ الف فدان (بئر العبد) .

أما المنطقة الثالثة وهى السر والقوارير باراضى حوالى ١٣٥ فدانا ولو جمعنا مساحات هذه الاراضى لوصلنا الي مساحة فى حدود ٢٢٠ الف فدان غرب قناة السويس و٤٠٠ الف فدان شرق قناة السويس ، فالمشروع فى حد ذاته ليس ترعة وسحارة رغم ان السحارة تكلفت ٢٠٠ مليون جنيه بل يشمل مجموعة من المحطات حيث ان المياه لاتصل الي المناطق العالية فى سيناء الا من خلال ٣ محطات رفع بالاضافة الى محطات رفع فرعية وفروع لهذه الترعة ومصارف ، فالمشروع يتكلف فى حدود ٦ مليار جنيه ، وما انفق حتى الان تجاوز ١.٢ مليار جنيه . ولكن المرحلة الأولى من المشروع ستنتهى فى ٢٠٠١ ومع ذلك فالسحارة اطلقت المياه لرى ٢٣٠٠ فدان وفى احتفالات اكتوبر ستفتتح محطة الرفع الأولى وهذا يمكننا من رى ١٤ الف فدان جديدة وبرغم ذلك فان العمل فى محطات الرفع الثانية والثالثة بدأ ولكن بنسب متفاوتة والمعروف ان ترعة السلام فى الكيلو ٧٠ مبطنة وجاهزة وهذه ميزة المشروعات القومية حيث نستفيد مرحليا من المشروع فقد استفدنا فى شهر يناير الماضى بـ ٢٥٠٠ فدان وفى اكتوبر سنستفيد برى ١٤ الف فدان .

تخصيص الاراضى

أما عن تخصيص الاراضى فى مشروع ترعة السلام فهى تخضع للشروط والقواعد التى وضعتها اللجنة الوزارية المختصة واقرها مجلس الوزراء من خلال تحديد ٥٠٪ لصغار الملاك بمساحة من ٥٠ فدانا فاقل و٥٠٪ الاخرى للمستثمرين المتوسطين بمساحة من ٥٠ الى ٥٠٠ فدان واكثر من ٥٠٠ فدان لكبار المستثمرين اما فى مشروع توشكى فالنسبة الاكبر من الاراضى لكبار المستثمرين .

بالنسبة لصغار المستثمرين فالسعر محدد وفى متناول الجميع ويستلمون الارض جاهزة اما المستثمرون المتوسطون والكبار فعن طريق المزاد ، وفى حالة صغار المستثمرين فان الدولة توفر البنية الاساسية بحيث تعطى الارض جاهزة للاستزراع ويشمل صغار المستثمرين شباب الخريجين ومحدودى الدخل او الفئات المختلفة من العاملين فى الحكومة كذلك حددت الدولة مساحات تقدر بـ ٥ الاف فدان لبعض المحافظات التى ليس بها اراضى مستصلحة .

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة
الموضوع الفرعى :
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال : نعمان الزياتى
رقم العـــدد : ١٥٤٦
تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

الالتزام

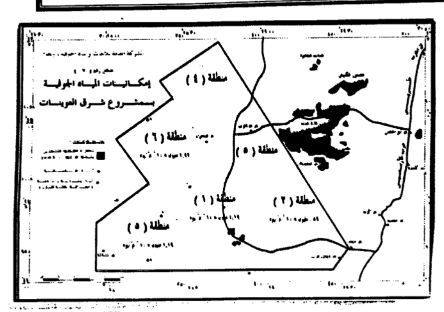
وحول سؤال عن جدية المستثمرين وعدم استغلال الارض للمضاربة ؟

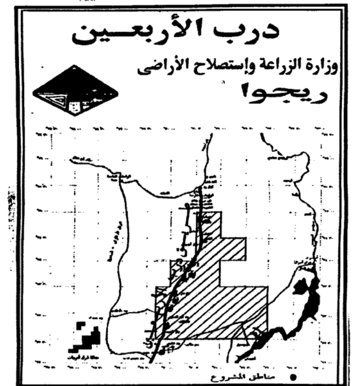
قال د. محمود ابوزيد ان الالتزام القومى مهم وقبل القوانين والعقود المبرمة وكل عقد يحوى شروطا باستصلاح واستزراع الارض واذا لم يلتزم المستثمر بالجدية خلال مدة معينة تسحب الارض منه وتعطى لمستثمر اخر وطالما ان الدولة اعطتنا فرصة فعلينا ان نفيد ونستفيد وكل عقد به ضوابط تنص علي الحقوق والواجبات وجزاء للمخالفين .

المشاركة العربية

ماهى طبيعة المشاركة العربية فى هذه المشروعات العملاقة وهل بدأ التنفيذ الفعلى من جانب هؤلاء المستثمرين ؟

يقول د. محمود ابوزيد بدايه لابد ان نحيي الجهود العربية فى التنمية فى مصر حيث زادت الجهود العربية منذ ١٩٦٧ وحرب التحرير حتى الان وخاصة من دول الامارات والسعودية والكويت حيث ساهموا مساهمات فعالة فى ترعة السلام ومشروع شرق السويس من خلال منحة بلغت ٨٥مليون دولار بجانب القروض الميسرة بالنسبة لترعة السلام واذا انتقلنا الي جنوب الوادى فى توشكى نجد ان ابوظبى تساهم فى قناة الشيخ زايد احد فروع القناة بـ ١٠٠ مليون دولار ، وهناك مباحثات تتم الان مابين صندوق التنمية الكويتى والصناديق العربية للتنمية لتمويل المشروعات القومية ، ومن ناحية المستثمرين هناك نشاط غير عادى وخاصة ان الطلبات المقدمة للحصول علي اراض فى توشكى تفوق ضعف الاراضى المتاحة فهناك طلب لمستثمر واحد من ١٥٠ الف فدان الى ٢٠٠ الف فدان فالكل يريد مساحات كبيرة مصحوبة بدراسات جدوى اقتصادية وبتسهيلات يمكن ان يتقدموا للجان الوزارية المختصة ، يدل علي جدوى هذه المشروعات فهى مشروعات واعدة ولها مستقبل جيد ، كذلك هناك طلبات من مستثمرين غير عرب وكذلك المستثمرون المصريون لكن المستثمر المصرى يميل الى المساحة المتوسطة ، وهذا يشجعنا ويشجع الدولة على الاسراع بالانتهاء من البنية القوميه والمتابعة لها بدور كبير فى هذا الاسراع حيث ان الرئيس مبارك يكاد يتابع المشروع يوميا .





الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة — اسم كاتب المقال : نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى : — رقم العـــدد : ١٥٤٦
المصـــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى — تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

معدلات التنفيذ

وبصفة عامة نجد ان معدلات التنفيذ فى المشروعات القومية تفوق المعدلات المقررة له ففى الجنوب نجد ان محطة الطلمبات الضخمة تستغرق ٤ سنوات وبدأ العمل بها فى شهر يونيو الماضى ومفروض ان نصل الى عمق حفر حتى تكون اساسات هذه المحطة ٥٠ م تحت الارض - اليـــوم وصلنا الى ١٠ م ، وكميات الحفر التى تمت تتجاوز ٥٤٠ الف م٣ خـلال شـهـرين او اقل وفى اكتوبر القادم سنصل الى عمق ٣٠م وفى الترعة الرئيسية وصلت مكعبات الحفر الى ١٥ مليون متر مكعب منها ٤.٥ مليون م٣ فى صخور واحجار ، العقد الأول للترعة ٣٠ كم .

١٦ شركة مصرية

ومن المعروف ان هناك ١٦ شـركـة مصرية تعمل فى ترعة السلام ومعدلات التنفيذ تسبق المعدلات الموضوعة وهى بطولة حقيقية للانسان المصرى ، والمفروض ان تنشئ ١٣ بئر على طول ترعة الشيخ زايد فى الجنوب وقد تم الانتهاء من ٩ ابار فهذا يمثل نموذجا مشرفا للمصريين فى مواجهة التحديات وخلق غد اكثر اشراقا .

رفع اداء الآبار

والمشروعات العملاقة التى تنتشر على ارض مصر شمالا وجنوبا وشرقا وغربا هى ليست مشروعات جهة واحدة أو وزارة واحدة ولكنها مشروعات مصر كلها وجميع قطاعات الدولة تتعاون فى هذه المشروعات ، ومن بين القطاعات التى تقدم خبرتها للمشروعات القومية فى مجال المياه والزراعة معهد بحوث الميكانيكا والكهرباء فما هو دور هذا المعهد ؟.

يقول د. محمد على هلال رئيس معهد بحوث الميكانيكا والكهرباء ان هذا المعهد طبقا لاسمه يخدم كل قطاعات وزارة الاشغال من الناحية الميكانيكية والكهربائية وفى تطوير وتحسين الاداء والمحافظة على قطرة المياه وتوصيلها الى الهدف باقل فواقد ممكنة ومن هذا المنطلق نحاول ان نطور المعدات التى تعتمد على الاعمال الميكانيكية والكهربائية وفى نفس الوقت تحويلها للتحكم الآلى بحيث نحسن من ادائها . مثلا مشروع ترعة السلام والتى تبدأ قبل سد فارسكور بحوالى ٣ كم حيث تعبر المجارى المائية مثل مصرف السد وقناة السويس وبحر البقر على الا تختلط المياه عند عبورها لهذه المجارى ببعضها ومن ثم عند مرور ترعة السلام فى هذه المجارى مرة تعبر من خلال انفاق تحت المجرى المائى او من فوق هذا المجرى فمصرف السرب يعبر ترعة السلام من تحتها اما مصرف حاووس من فوق ترعة السلام داخل خط مواسير بعدد ١٤ ماسورة كل ماسوره قطرها ١٠ . ٣م مصنوعة من الصلب .. ففى حاووس وتحت مصرف بحر البقر المواد المعدنية تتآكل لهذا نحاول ان نطيل من عمر المنشأة من خلال حماية لهذه المواسير ، وهذه الحماية معروفة لقطاع البترول كخط او خطين من المواسير لكن هنا حجم المواسير ١٤ ماسورة تحت مصرف بحر البقر و١٣ ماسورة تحت مصرف حاووس ولو اخذنا بطرق الحماية المتبعة فى قطاع البترول سيحدث ظل وبالتالى لا احمى عملية التآكل فلجأنا الى اسلوب علمى هندسى لحماية السحارة ككل وهى مهمة المعهد بالدرجة الأولى من خلال طريقة جديدة تم تصميمها لهذا الغرض ، وهناك ٣ سحارات معدنية حتى قناة السويس واخرى تحت قناة السويس وضخامتها فى النزول لعمق كبير ١٥ م بعد القاع منها جزء للتوسع المستقبلى ويعد هذا قطر السحارة ٥.٢٠ م . عندما تصل المياه لسيناء تمر عبر ٤ سحارات بالاضافة الى ٣ محطات رفع فى منطقة غرب قناة السويس ، و٤ محطات فى شرق قناة السويس وهذه السحارات والمحطات من اختصاصات مصلحة الميكانيكا والكهرباء .

رئيس معهد بحوث الميكانيكا:

مهمتنا المحافظة على كل قطرة مياه

وزير الاشغال:

سحب الاراضى من المستثمرين اذا لم يلتزموا باستصلاحها فى مدة معينة

والمعروف ان المرحوم د. عبدالهادى راضى عرض كل الدراسات المتعلقة بتوشكى فى اغسطس ١٩٩٦ على الرئيس مبارك ثم تم تحديد الدراسات الاولية لبدء التنفيذ لاختيار محطة الطلمبات واشترك فيها عدة معاهد تتبع المركز القومى لبحوث المياه وكل فى تخصصه لكن معهد بحوث الميكانيكا والكهرباء شارك فى اختيار موقع المحطة وفى الدراسات الأولية وكيف يكون الهيكل العام للمحطة هل هى محطة ثابتة ام عائمة أم عبارة عن مجموعة منصات داخل البحيرة لترفع المياه وصولا الى احسن اسلوب واستقر الرأى على أن تكون المحطة ثابتة .

الشركة العامة للأبحاث والمياه الجوفية
ريجوا

آبار سيناء
(الخزانات الجوفية الغير عميقة)

اسم الحقل	عدد الآبار	متوسط العمق متر	متوسط الانتاجية م٣/ساعة	متوسط الملوحة (جزء فى المليون)
حقل آبار المساعيد	٢٠	١٠٨	٤٨	٣١٥٠ - ١٨٥٠
حقل آبار [illegible]	٢٠	١٣٠	٤٠	٢٠٠٠
حقل آبار وادى العريش	٦٠	١١٥ - ٤٠	٤٠	١٠,٠٠٠ - ٧٠٠
حقل آبار [illegible]	٢٢	١٨٠ - ٤٩	٣٠	٧٥٠٠
حقل الشيخ زويد	٣٥	١٠٠	٤٠	٢٠٠٠
حقل آبار [illegible]	٣٥	٨٠	٦٠	٦٥٠
حقل آبار [illegible]	٩	٨٠	٦٠	٢٠٠٠
حقل آبار [illegible]	١٠	١٠٠	٣٥	٢٣٠٠
حقل آبار سهل القاع	١٥	٢٥٠-١٠٠	٥٠	٨٠٠
إجمالى عدد الآبار	٢٢٦			

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة

اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي

الموضوع الفرعي :

رقم العـــــدد : ١٥٤٦

المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى

تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

والان ندرس امكانية استخدام الطاقه الجديدة والمتجددة فى منطقة توشكى أما بالنسبة لشرق العوينات فهى تعتمد علي المياه الجوفيه وهذا من اختصاص معهد المياه الجوفية لكن معهد بحوث الميكانيا تعاون مع وزارة الزراعة فى رفع اداء الطلبمات الموجودة على عدد من الابار فى شرق العوينات مع اختيار المواد ووحدات الطلمبات والمواسير التى تتناسب مع طبيعة المنطقة وحمايتها من التاكل وتحسين ادائها .

المياه الجوفية

وحول توفير المياه الجوفية ومدى استمراريتها يقول المهندس على وروررئيس شركة المياه الجوفية وهو شاهد عيان علي الدراسات التى تمت بمشروع توشكى بان حوالى نصف مليون فدان سيتم زراعتها على مياه النيل من حصة مصر المقننة وجارى بعض الدراسات لاستكمال الاستصلاح علي المياه الجوفيه ، ولو، تأملنا خريطة الاستصلاح فى الصحراء الغربية لوجدنا انها تشكل توشكى وشرق العوينات من الغرب ومن الشمال الواحات الداخلة والخارجة والفرافرة ولو اخذنا الواحات (الداخلة والخارجة وابو منقار) سنجد ان التنمية تعتمد على حفر الابار واستغلال المياه الجوفية اما مشروع توشكى فهو يعتمد على النيل اما فى الوسط اى درب الاربعين يعتبر ايضا مشروعا قوميا عملاقا ضمن المشروعات العملاقة وكلها مدرجة فى خطة الدولة .

دراسات المشروعات الكبرى

واوضح المهندس على ورود بان الهيئة العامة لتعمير الصحارى وكانت تتبع القوات المسلحة فى ذلك الوقت (١٩٦١) قامت بتصوير جوى لهذه المنطقة فى حدود ٢٢٣٠٠٠كم٢ فالصور الجوية هى اساس الدراسة التى ستبدأ عليها المساحة الجيولوجية والهدروليكية والتربة ، وفى سنه ١٩٦٣ بدأت هيئة تعمير الصحارى بدراسات تفصيلية لمنطقة توشكى وتم تصنيف وحصر هذه الاراضى للوقوف علي المتغيرات المائية الجوفية وامكانية الاراضى المتاحة ومن ثم خلصت تلك الدراسات الى مساحة ٦ مليون فدان صالحة للزراعة منها ٣.٦ مليون فدان من الدرجة الاولى والتى نستصلح منها الان نصف مليون فدان علي المشروع العملاق توشكى والبقية تاتى سواء علي مياه النيل أو المياه الجوفية وانا كنت ضمن فريق العمل فى هذه الدراسات وكلها موجودة فى وزارة الاشغال ووزارة الزراعة ثم جددت فى السبعينات والثمانينات والان دخلت مرحلة التنفيذ ونفس الوضع ينطبق علي درب الاربعين وهو ليس مشروعا جديداً بل يرجع الي ١٩٦٨ واثناء العدوان الاسرائيلى علي مصر حيث كنا نسير على هذا الطريق كذلك مشروع العوينات دراساته ايضا ترجع لعام ١٩٨٤ حيث قامت الشركة العامة للبترول بعمل دراسات حول امكانيات المياه الجوفية بالاشتراك مع بعض الجامعات الاجنبية وبالتالى فجميع الدراسات المتعلقة بالمشروعات القومية دراسات قديمة وجدد البعض منها وكان ينقصها التنفيذ الى أن اصبحت هناك امكانية لتحقيقها فاتخذ القرار بالتنفيذ .

وعملت دراسات ايضا على مشروع توشكى بالنسبة للمياه الجوفية حيث اوضحت امكانية رى ٢٠٠ الف فدان بكمية سحب ٤٧ مليون م٣ فى اليوم وقد تم حفر ٦٢ بئر لرى الاراضى التى وزعت على المستثمرين وقامت زراعات على هذه الابار ووزارة الزراعة وزعت نحو ٣٠٠٠ فدان فى الموسم الماضى والشركة المصرية السعودية للاستثمار زرعت ٧٠٠ فدان على احدث طرق زراعة بالرى المحورى والقطاع الخاص بدأ فى ارسال وحدات الحفر فى المناطق المخصصة له .

الوادى الجديد

كلمة الوادى الجديد اطلقت عام ١٩٥٩ علي الواحات الخارجة والداخلة والفرافرة ووادى منقار والواحات البحرية ، جميع هذه المناطق تم حفر ابار بها وتم استصلاح وزراعة المساحات المقررة لهذه الآبار ، وهناك مساحات لم يحفر بها ابار وخصصت للمستثمرين الذين بدأوا بالفعل فى حفر الابار وانتاجية البئر الواحد ٤٠٠م٣/ ساعة ، وتندفع المياه بدون طلمبة أى بالضغط الذاتى وهذا يوفر تكاليف الطلمبات والمولدات واستثمارات اخرى ، أما بالنسبة لدرب الاربعين وسط الصحراء الغربية المخطط للحفر ٨٥ بئر من واحة باريس فى دير الشب بمساحة ٢٦٠ كم سيحفر بها ٨٥ بئر لاستصلاح ١٢ الف فدان وتقوم بهذا المشروع وزارة الزراعة واستصلاح الاراضى وتم حفر ١٠ ابار وجارى استلام ١٨ بئر وقريتين .

اما فى شرق العوينات تم حفر ٦٢ بئر حيث تدفع هذه الابار كمية مياه ٢٥٠م٣/ساعة كل بئر يروى ١٥٠ فدانا وهذا ايضا يعتمد على نوع النباتات التى ستزرع هل هى تحتاج لمياه بكمية كبيرة او قليلة فاذا كنا سنحتاج لمياه قليله فيمكن زراعة ١٥٠ فدانا .

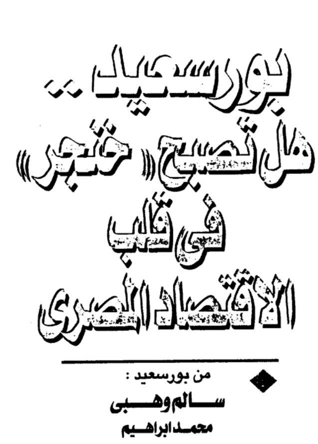
وحاليا جارى حفر آبار جديدة بمعرفة المستثمرين الذين حصلوا على ٤٠ الاف فدان واول بئر يحفر الان ، والمقنن المائى اليومي لـ ٢٠٠ الف فدان هو ٤.٧ مليون م٣ اى نستطيع ان نسحب من الخزان الجوانى من غير ما يتاثر ٤.٧ مليون م٣ لمدة ١٠٠ سنه طبقا للدراسة التى خرجت من الشركة العامة للبترول وجامعة برلين الالمانية .

اما بالنسبة لسيناء تم حفر ٢٢٦ بئر للابار السطحية التى عمقها من ٥٠-٧٠م والابار العميقة ٢٤ بئر ، لكن المياه الجوفية فى سيناء تختلف عن المياه الجوفية فى الوادى الجديد والصحراء الغربية لأن الامكانيات فى شمال ووسط وجنوب سيناء تقل كثيرا عن امكانيات المياه الجوفيه فى الوادى الجديد حيث من الممكن ان ترفع البئر مابين ٧٠ الى ١٠٠ م٣ بالطلمبة وهذا لايكفى الزراعات ذات المساحة الكبيرة ، كما ان الملوحة فى ابار سيناء اعلي من ملوحة ابار المياه الجوفية فى الصحراء الغربية ، ولكن الابار التى ترفع ٥٠ الى ٦٠م٣ معظمها محفور لصالح وزارة الاشغال والموارد المائية بهدف توطين البدو وايجاد مصدر للمياه لاقامة الحياة هناك بالاضافة الى أن هذا الاستقرار يجعلهم يستوطنون هناك على مساحات معينة ولا يهجمون علي ترعة السلام ، وهى مياه صالحة للشرب والزراعة رغم نسبة الملوحة المختلفة لكنها صالحة .

والمنطقة من الشيخ زايد حتى العريش تزرع على الامطار ٢٧٠ الف فدان وتنتج فاكهة بكميات كبيرة . وتم تشجيع اهالي المنطقة خاصة بعد أن قننت الدولة وضعهم القانونى وتمليكهم للاراضي . . .

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	سالم وهبي
الموضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	١٥٤٦
المصـــــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادي	تاريخ الصــدور :	١٩٩٨/٨/٢٤

كانت زيارة د. ابراهيم فوزى رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة لبورسعيد بدعوة من جمعية المستثمرين فى المنطقة الحرة بداية لمرحلة جديدة من التفاهم والتقاء وجهات النظر فى بعض القضايا الخلافية .. وان كانت الزيارة لم تحل كل المشكلات الا انها اوضحت العديد من النقاط التى كانت غير واضحة للطرفين ساهمت الجولة التى قام بها رئيس هيئة الاستثمار فى عدد من المصانع فى زيادة قناعة المسئولين بأن بورسعيد لم تصبح مجرد منطقة للتجارة والاستيراد وانما مدينة صناعية ايضا.. والمستثمرون يرون ان موقع بورسعيد يؤهلها لأن تصبح منطقة متميزة فى مجال التخزين وتجارة الترانزيت حتى لايسبقنا الآخرون من حولنا.. وكان الحوار ساخنا ومفيدا بين رئيس الهيئة والمستثمرين



من بورسعيد :
سالم وهبى
محمد ابراهيم

متحيزون للصناعة

اكد د. ابراهيم فوزى أن الحكومة متحيزة للصناعة وتساند الانتاج المصرى باعتباره العنصر الرئيسى فى خلق فرص عمل لابناء مصر وزيادة الصادرات المصرية .. وقال ان صادرات مصانع المنطقة الحرة فى بورسعيد ارتفعت من ٣٠.٧ مليون دولار عام ٩٤ الى ٦٧ مليون دولار عام ١٩٩٧ وان بورسعيد اصبحت مدينة رائدة فى تصدير منتجات مصر ، وتحول عدد من التجار الى التصنيع ودخلوا سباق التصنيع بين الدول لأن من يتأخر سوف يخسر الاسواق .

اشار رئيس هيئة الاستثمار فى اللقاء المفتوح الذى عقده مع رجال الاعمال والمستثمرين فى المنطقة الحرة ببورسعيد الى أن زيارته لعدد من مصانع الملابس الجاهزة ، وانتاج السلع الكيماوية والمنظفات ومواد التعبئة والتغليف من الكرتون ، وانتاج الرخام تقدم دليلا عمليا لصناع مصر والى الذين يتخوفون من اندماج مصر فى النظام العالمى الجديد وتؤكد قدرة الصناعة المصرية على التعايش مع النظام الجديد .

اوضح د. ابراهيم فوزى اهمية الدور الذى يقوم به التجار والنشاط التجارى الى جانب الصناعة فى تقديم المنتجات المصرية للاسواق العالمية وان طبقة التجار لعبت دورا رئيسيا فى تعريف الاسواق بالانتاج المصرى المذير .

اختلاف فى وجهات نظر

وردا على الاسئلة والاستفسارات التى طرحها رئيس جمعية المستثمرين بالمنطقة الحرة محمد سالم وعدد من اعضاء الجمعية قال رئيس هيئة الاستثمار انه لافرق بين الحكومة والمستثمرين والكل يعمل لصالح مصر ولكن الخلاف يأتى من اختلاف وجهات النظر حول المصلحة العامة واننا لانستطيع ان نقول أن جميع المشكلات قد تم حلها وأن اى دولة فى العالم لديها مشكلاتها .. وأن اى مصنع يطلب أرضا جديدة لانتأخر ونعطيه فورا .

صندوق لتخزين السلع

وردا على مطلب المستثمرين بالسماح لهم بالتخزين فى المناطق الحرة قال رئيس هيئة الاستثمار أن مصر تتعرض لهجمة من منتجات دول شرق آسيا بسبب الركود فى تلك الاسواق وهناك هجمة شديدة على طلبات التخزين .. حتى أن اليابان انخفضت اسعار السيارات فيها بنسبة ٤٠٪ وحدث بها ركود .. ولا نستطيع أن نترك مصر لتصبح صندوقا لتخزين السلع لأن موردى السلع يريدون تصديرها الى أى مكان .. ولايمكن ان ننتظر حتى تغلق مصانعنا ، ولابد أن نتعامل مع المتغيرات العالمية بما يخدم اقتصادنا .. ومصر من اوائل دول المنطقة فى انشاء المناطق الحرة ولكن العالم كله يتجه نحو انشاء مناطق صناعية للتصدير .. ونحن لانمنع ولكن نقيد بما يخدم الاقتصاد ككل ويجب على المستثمرين أن يساعدونا على هذا التوجه .

وفيما يتعلق برفع سعر الايجار للاراضى التخزينية من ٧ دولارات الى ٢٥ دولارا قال د. فوزى ان هناك اعتبارات عديدة تتعلق بادارة اقتصاد الدولة ولابد من المواءمة بين تلك الاعتبارات لأن بعض رجال الصناعة ترك الصناعة ولجأ الى الاستثمار العقارى لسرعة الارباح .. ونحن نبحث الان ايجاد معاملة تفضيلية للمصنع الذى يخزن للتصدير بالكامل بخلاف التخزين العام حتى تستعيد مصر مكانتها .

تخفيض الايجارات

وحول شكوى المستثمرين من ارتفاع القيمة الايجارية لمناطق التخزين من ٧ دولارات الى ٢٥ دولارا قال رئيس هيئة الاستثمار : « لانريد أن تتحول مخازن بورسعيد الى خنجر يطعن الاقتصاد المصرى » واصدر قرارا فوريا بتخفيض قيمة الايجار للمخازن التى تخصص للتصدير فقط الى ٣.٥ دولار فقط للمتر .

وحول شكوى المستثمرين من عدم السماح بالتصدير الا من الساعة ٧ صباحا حتى ٧ مساء قال رئيس هيئة الاستثمار ان رؤساء المناطق الحرة مفوضون فى اعطاء التصاريح للتصدير دون الرجوع للقاهرة فى غير اوقات العمل المصرح بها .

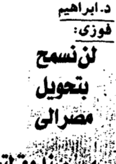
التخزين للتصدير فقط

فى رده على استفسارات رجال الاعمال المشاركين فى اللقاء اكد محافظ بورسعيد اللواء مصطفى صادق ان جميع مشروعات التخزين فى مشروع شرق بورسعيد المعروف

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة — اسم كاتب المقال : سالم وهبى

الموضوع الفرعى : — رقم العـــــدد : ١٥٤٦

المصـــــــدر : (مجلة الاهرام الاقتصادى) — تاريخ الصـدور : ١٩٩٨/٨/٢٤



د. ابراهيم فوزى: لن نسمح بتحويل مصر الى صندوق لتخزين السلع

نحتاج شرطة للاستثمار

مصطفى صادق: فى شرق بورسعيد التخزين للتصدير فقط

محمد سالم: التخزين وتدخل الاجهزة

محيى الشريف: مطلوب دور أكبر لهيئة الاستثمار

باسم شرق التفريعة ستكون مشروعات تخزين للتصدير فقط .. وحول تأخر بعض مشروعات البنية الاساسية فى المنطقة الصناعية جنوب بورسعيد قال انه سيتم الاعلان اعتبارا من غد (الثلاثاء الماضى) وفى موقع المشروع عن برنامج زمنى للانتهاء من مشروعات البنية الاساسية والالتزام بتلك المواعيد .

مشكلات المستثمرين

كان محمد سالم رئيس جمعية المستثمرين بالمنطقة الحرة العامة قد استعرض فى كلمته امام المؤتمر عددا من المشكلات التى تواجه المستثمرين منها مشكلة التخزين وتدخل اجهزة الدولة ومواعيد العمل فى اجهزة المنطقة الحرة للسماح بالتصدير وفى لقائه مع الاهرام الاقتصادى شرح رئيس جمعية المستثمرين مشكلة التخزين فقال ان الشق الاول فى المشكلة هو عدم موافقة هيئة الاستثمار لاصحاب المخازن على تخزين السلع الا طبقا لما جاء فى الترخيص من حيث عدد ونوع السلع المذكورة وعندما نطلب تعديل انواع المنتجات المطلوب تخزينها بما يتفق وحاجة الاسواق العالمية لاتوافق الشركة فاذا كانت المشكلة فى خوف الهيئة من اغراق السوق المحلى بالمنتجات المستوردة فان الدولة تحمى السوق من خلال فرض الرسوم لمنع الاغراق ، وتساءل كيف نسمح بالاستيراد من الخارج ولانسمح بالتخزين .. وقال ان الشق الثانى من مشكلة التخزين هو ارتفاع تكلفة ايجار المخازن وبأثر رجعى حيث كان ايجار المتر فى المنطقة الحرة ٣.٥ دولار للمتر للمصانع و٧ دولارات لمناطق التخزين ثم رفعت هيئة الاستثمار سعر المتر للتخزين الى ٢٥ دولارا للمتر والغريب انها طلبت فى يوليو الماضى من اصحاب المناطق التخزينية المتعاقدين منذ سنوات رفع السعر من ٧ دولارات الى ٢٥ دولارا بأثر رجعى من اول يناير ١٩٩٨ بالرغم من ان صاحب المخزن وضع خططه على السعر القديم فمن يتحمل فارق السعر وقدره ١٨ دولارا فى حين ان قانون حوافز الاستثمار رقم ٨ لسنه ١٩٩٧ وطبقا للعقود بيننا وبين الهيئة فانه لايجوز زيادة الاسعار الا بنسبة ١٠٠٪ كل ٥ سنوات وبما لايؤثر على اقتصاديات المشروع .

تدخل الاجهزة

وبالنسبة لمشكلة تدخل اجهزة الدولة فان المناطق الحرة العامة يحكمها قانون خاص والقانون الخاص يقيد القانون العام ويخطئ بعض القائمين على أجهزة الدولة ويتدخلون فى امور لاتقع فى اختصاصهم مثل استيراد سلع تتفق مع بعض المواصفات العالمية يرتضيها المشترى الاجنبى وقد تختلف مع المواصفات المصرية وتتدخل الاجهزة المصرية لان السلع لاتتفق مع المواصفة المصرية فى حين يجب الالتزام بمواصفات دولة المستورد .. أو أن مسئول الموازين يتدخل لأن صاحب البضاعة يستخدم الياردة فى القياس بدلا من المتر أو الرطل بدلا من الكيلو .

المشكلة الاخرى كما يقول محمد سالم فى مواعيد العمل فى الاستثمار فنظرا لأن احد المصدرين بالاسكندرية قام بتهريب سلع اثناء الليل صدر قرار بان يكون العمل من ٧ صباحا حتى ٧ مساء فى حين اننا قد نكون مرتبطين بمواعيد سفر السفينة ونتحمل تكاليف انتظار سيارات الشحن حتى تفتح المكاتب ابوابها صباحا فليس بسبب مشكلة فردية نعاقب كل المصدرين خاصة ان مصر بها حكومة قوية قادرة على توفير الحماية على مدار اليوم والليل ونحن نعمل ٣ ورديات على مدار اليوم .

التنظيم وليس المنع

وحول نفس القضايا يقول محيى الشريف سكرتير جمعية مستثمرى المنطقة الحرة ببورسعيد نحن نحتاج الى تنظيم وليس المنع ونحن فى زمن يجب ان نستغل الفرص حتى لايستغلها غيرنا والعجلة تسير بسرعة ولن ينتظرنا أحد .. ورفع القيمة الايجارية لمناطق التخزين قد يؤدى بالبعض الى اللجوء الى مناطق اخرى قريبة من مصر أو الاستيراد راسا دون تخزين .. واذا كان هناك خوف من تأثير عمليات التخزين على الصناعة المحلية فان الحماية يجب ان تكون للصناعات التى لايقل فيها المكون المحلى عن ٧٠٪ وليس للصناعات التجميعية وقوانين الجات لن تحمى الا الصناعة الجيدة .

دور اكبر للهيئة

ويؤكد محيى الشريف على ضرورة ان يكو[ن] لهيئة الاستثمار دور اكبر فى الاتص[ال] بالاجهزة ومخاطبة الجهات المعنية حتى تعرفه[م] بالقانون وبحدود تدخلهم وأن ترسل نشرات دورية للجهات الرقابية تشرح لهم قانون الاستثمار وحدود تدخلهم بحيث لاتكون هناك مواجهة مباشرة بين المستثمر والاجهزة ويطالب الشريف بفتح قنوات للاتصال مستمرة بين هيئة الاستثمار والمستثمرين بحيث لايتم اتخاذ قرار الا بعد دراسة الاثار المترتبة عليه ويقول .. هيئة الاستثمار كل همها هو تحصيل نسبة الـ ١٪ التى يدفعها المستثمر على مجمل السلع المستوردة من المستثمر وليس الحفاظ على المشروع ودفعه للنمو، ويجب ان تقوم الهيئة بدورها الكامل فى حماية المشروعات الاستثمارية باعتبارها جزءا من الاقتصاد القومى يقوم بتشغيل عمالة وتحقيق قيمة مضافة لاقتصاد مصر .. ويجب ان يحصل الموظفون المتعاملون مع المستثمرين سواء فى الضرائب أو الصحة أو التامينات أو اية جهة اخرى على دورات تدريبية للالمام بالقوانين واللوائح وأن تستغل المنح التدريبية من الدول الاجنبية فى اعداد كوادر قادرة على فهم معنى الاستثمار والفهم الحقيقى للقوانين بدون سوء نية .

مزايا تصديرية

طالب أحمد سرحان عضو مجلس الشورى وعضو جمعية المستثمرين بالمنطقة الحرة بتشجيع المشروعات كثيفة العمالة وتشجيع المصانع التى تنتج للتصدير من خلال اعطائها مزايا تصديرية خاصة ان مستوى المنتجات المصرية لايقل جودة عن المنتجات العالمية . .

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة — اسم كاتب المقال : سالم وهبى
الموضوع الفرعى :
رقم العـــــدد : ١٥٤٦
المصـــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٨/٢٤

شرطة للاستثمار

وطالب د. سيد قاسم عضو مجلس الشورى وعضو الجمعية بضرورة تحقيق الاستقرار فى التشريعات واللوائح حتى ينمو الاستثمار وقال : اذا كان الاتجاه هو تشجيع التصنيع وتقليل التخزين فاننى اتصور ان ينسحب ذلك على المشروعات الجديدة وأن تحترم الهيئة تعاقداتها مع المستثمرين حتى لايتحول العقد الى عقد اذعان مثل رفع القيمة الايجارية فجاة من ٧ دولارات للمتر الى ٢٥ دولارا .. وطالب د. قاسم بان يتبنى رئيس هيئة الاستثمار فكرة انشاء شرطة خاصة للاستثمار اسوة بشرطة السياحة والاثار والشرطة المتخصصة .

جولة ميدانية...

كان الدكتور ابراهيم فوزى رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة قد قام بجولة لخمسة مشروعات من اجمالى ١٢٠ مشروعا داخل المنطقة الحرة العامة ببورسعيد استغرقت ساعتين ونصف الساعة زار خلالها مشروعا يعد من اكبر المشروعات فى انتاج الملبوسات الجينز يصدر انتاجه بالكامل للاسواق الامريكية والاوروبية ويعمل به ٢٣٠٠ عامل تم تدريبهم فى ايطاليا واليابان وتبلغ صادراته ١٠ ملايين دولار سنويا .. وهو مشروع سعودى يمنى مشترك - كما زار مشروعا لانتاج الملابس الشتوية الثقيلة يصدر انتاجه بالكامل للاسواق الامريكية وكندا وايطاليا ويعمل به ١٢٠٠ عامل ينتجون ٧٥٠ الف سويتر سنويا تباع الواحدة للمستورد بـ ٢٢ دولارا وللمستهلك فى اوروبا وامريكا بسعر ١١٠ دولارات ويصل اجمالى صادرات المصنع ١٢ مليون دولار وحجم الاستثمارات ٥ ملايين دولار .. كما تفقد مشروعا ضخما للرخام باشكاله والوانه واحجامه المختلفة اعرب د ابراهم فوزى خلالها عن المستوى الفنى الرفيع للعمالة اليدوية داخل المصنع الذى يوفر ٢٠٠ فرصة عمل ويبلغ حجم الاستثمارات ١٥ مليون دولار وحجم التصدير ٣ مليون دولار سنويا .. يخص السوق المصرى ٦٠٪ والاجنبى ٤٠٪ ثم قام بزيارة لمصنع الكيماويات والمنظفات والصابون واختتم الزيارة بجولة داخل مصنع للكرتون يستخدم احدث التكنولوجيا فى الانتاج والطباعة ويوفر ٢٠٠ فرصة عمل ..

قرارات فورية

قال جمال الغيطاني عضو جمعية مستثمرى بورسعيد وصاحب احدى الشركات ليس هناك عمل ناجح بدون مشاكل ومعوقات نتغلب عليها من خلال مسيرة العمل واشاد بالقرارات التى اعلنها الدكتور ابراهيم فوزى والتى تهدف فى مجملها الي دفع عجلة التنمية الي الافاق العالمية والمستقبلية .

وطالب السيد محمد ابراهيم عضو جمعية مستثمرى بورسعيد وصاحب احدى شركات الرخام من د . ابراهيم فوزى زيادة المساحة المخصصة للمصنع بهدف توسعته لاستيعاب عمالة اضافية حيث ان المصنع يوفر ٢٠٠ فرصة عمل معظمها عمالة يدوية ، وعلي الفور اصدر رئيس هيئة الاستثمار قرارا بالموافقة وقال السيد ابراهيم كنا ننتظر هذه الزيارة منذ زمن طويل ونادينا بها اكثر من مرة للوقوف على المشاكل التي تعوق المنطقة والوصول الى حل لها تطبيقا للمثل القائل وليس ن سمع كمن راى واشاد بسرعة رئيس هيئة الاستثمار فى اصداره للقرارات اثناء الزيارة وتبلغ حجم الاستثمار، فى مصنع الرخام ١٥ مليون دولار وحـ[illegible] صدير ٣ مليون دولار سنويا ٤٠٪ منهـ[illegible] ـوق الخارجي و٦٠٪ للسوق المصرى .

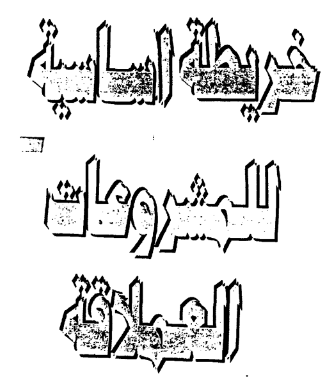
الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	١٥٤٧
المصـــــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٨/٣١







تحقيق وحوارات : عصام رفعت
أعدها للنشر : نعمان الزياتى - محمد إبراهيم



المشروعات القومية العملاقة على أرض مصر سواء مشروعات زراعية أو مشروعات صناعية وتعدينية، كل هذه المشروعات تحتاج لبنية أساسية متكاملة من طرق برية ، لسكك حديدية ، لكبارى ، لاتصالات ، ثم الى كهرباء ومطارات وموانئ.. فلسفة إنشاء البنية الأساسية هى موضوع الحلقة الثالثة لمشروعات مصر العملاقة والتى تبدأ بلقاء مع المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات ليشرح كيفية ربط هذه البنى الأساسية بمشروعات مصر العملاقة ودور القطاع الخاص فى إنشاء هذه البنية، ومساهمة هذه البنية الأساسية للانتاج وللمنتجات والمواد الخام والصادرات وللعاملين في هذه المواقع.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	١٥٤٧
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٨/٣١

شبكة المرافق العامة للمشروعات العملاقة

م . سليمان متولي: لابد من الاشارة الى مشروعات البنية الأساسية والتى دخلت فيها الدولة عبر الخطط الخمسية السابقة . فالتنمية الشاملة لابد ان تعتمد على بنية اساسية اى بيان شامل كامل سواء فيما يتعلق بالنقل والمواصلات او الطاقة أو المرافق العامة بكل نوعياتها، وفي مجال النقل والمواصلات سواء طرق برية أو سكك حديدية فانه يمكن القول انه اقيمت طرق عبر السنوات الخمس عشرة الماضية مايقرب من ثلاث مرات عما كانت عليه فى الماضى، حيث بلغت من١٥ الي ٤٢ الف كم خلال الخمسة عشر عاما الماضية من الطرق المرصوفة بالاضافة الى شبكة من الطرق العريضة حيث المرور فى اتجاهين منفصلين وعدد من الكبارى على النيل وكان اخرها كوبرى الأقصر علي النيل والآن كوبرى أسوان تحت التنفيذ وكوبرى أسيوط إيضا علي النيل.

السكك الحديدية حدث بها تغيير كبير، ومن اكبر المشروعات التى حدثت بها ازدواج خط سكة حديد من اسيوط – الأقصر– اسوان . وهذا مكنا من مضاعفة عدد القطارات على هذا الخط ، ونزيد السرعة من ٧٠ الى١١٠كم فى الساعة ، ثم شبكة المطارات حيث اقيمت مطارات عديدة فى العوينات وفى الداخلة وتطوير مطاري الأقصر واسوان.

وكذلك التليفونات حدثت لها طفرة كبيرة ويكفى القول بان حجم التليفونات فى مصر كان ٥١٠ الاف خط اليوم وقفز الرقم الي ٥ملايين و٢٥٠الف خط اى عشر مرات ما كان موجودا من قبل ، ثم اصبح عدد المدن التى تخدم اليا ٢٤٠مدينة بعد ان وقف الرقم عند٧ مدن فقط منذ١٥سنة اي ان هناك تطويرا فى كل جوانب مرفق النقل والمواصلات.

وفى النقل البحرى كانت طاقة الموانى المصرية٢٥مليون طن فى السنة ، والآن تعدت ٥٢مليون طن ، وكنا نعانى من تكدس فى البواخر امام الأرصفة وامام الموانى وارتفاع النولون وكان يجب ان تعوض النوالين فترة التعطيل وغرامات التأخير التى كانت توقع مقابل التأخير. اليوم اصبحنا نحصل على كسب وقت بدلا من غرامات التأخير التى كانت تصل فى احدي السنوات الى٣٠مليون دولار.

عندما دخلنا فى المشروعات القومية الكبرى سواء كان المشروع القومى لتعمير سيناء او المشروع الخاص بجنوب الوادى او المشروع الخاص بتنمية شرق بور سعيد أو خليج السويس ، كان لابد ان نعطي اهتماما خاصا للبنية الأساسية التى تخدم هذه المشروعات حتى تتم بالصورة التى نأملها

خريطة البنية الاساسية

واشار المهندس سليمان متولي إلى عدد من الطرق فى جنوب الوادى، ودرب الاربعين وشرق العوينات والواحات فكان لابد من توفير وسائل النقل لنقل صادرات هذه المناطق ونقل احتياجاتهم فبدانا برصف طريق من توشكى بالاتجاه جنوبا إلى درب الاربعين ثم إلى العوينات بمسافة ٣٥٠ كيلو مترا تم رصفها وبجودة عالية بتكلفة اكثر من ٨٠ مليون جنيه ، ثم من توشكى بالاتجاه شمالا حتى اسوان والطريق مرصوف ولكن كان يحتاج إلى تقوية، أى التحرك من اسوان إلى ابوسمبل إلى العوينات ودرب الاربعين على طرق مرصوفة على أعلى مستوى.

ولضرورة الاسراع بعملية الاستثمار فى هذه المناطق راينا اقامة مطار للعوينات ويسمح بهبوط واقلاع جميع انواع الطائرات وانتهى العمل فيه ومجهز تجهيزا كاملا .

كذلك كان العمل يسير جنبا مع جنب عبر اقامة شبكات وخطوط تليفونية لخدمة المستثمرين القادمين لهذه المناطق ، حيث يوجد هناك اتصالات تليفونية تتصل بداخل الجمهورية وخارج البلاد بالعالم الخارجى . أيضا اقمنا مطارا فى الداخلة سيخدم الواحات الاخرى والتوسع الزراعى بالمنطقة بالاضافة إلى خط سكة حديد يخرج من الواحات ثم يعبر النيل عند قنا ثم يتجه شرقا إلى ميناء سفاجا بطول ٦٨٠كم ، هذا الخط يخدم الحمولات الزراعية لنقلها لوادى النيل أو إلى سفاجا وتكلف الخط نحو ١٨٠٠ مليون جنيه ، وحاليا نمد الخط جنوبا إلى واحة باريس بطول ٤٦ كيلو مترا ونحن بصدد استكمال المحطات على الخط ولاتوجد منطقة فى جنوب الصعيد لاتتوافر فيها الخدمة الآلية التليفونية بالاضافة إلى ربط وادى النيل بالواحات من الخارجة إلى ارمنت ثم أيضا طرق استثمارية تطرح للمستثمر لإقامتها ويستغل مساحة حول الطريق ثم يتركها خالصة للدولة طبقا للقانون الذى صدر بهذا الشأن ولكى نهيأ له هذا ونعطيه حوافز متعددة باعطائه شريحة من الأرض على جانبى الطريق يستثمرها فى اقامة مشروعات زراعية وصناعية وسياحية ويسلم هذه المنشآت فى نهاية المدة للدولة.

ووصل المستثمرون فى الطريق من الاسكندرية إلى الفيوم ومن الفيوم إلى ديروط، وجارى وضع الضوابط فى هذا الشأن ، أى كل المشروعات واعدة وتمثل نهضة حقيقية فى مصر، فالقطاع الخاص يستصلح الارض ويزرعها بل يبنى مطارات وطرقا ويستغلها ثم يسلمها للدولة حسب ما هو متفق عليه.

م. سليمان متولى

حجم ما أنجز فى البنية الأساسية خلال ١٥عاما يفوق ثلاث مرات ما أنجز من قبل

م. ماهر أباظة

رفعنا العبء عن ميزانية الدولة بالاتجاه إلى نظام الـ BOT

تعمير سيناء

المشروع يبدأ بترعة السلام عند دمياط تم يعبر قناة السويس ثم يمتد شرقا فى سيناء حوالى ٤٠٠ الف فدان، كيف سيصل المستصلحون لهذه الأراضى وينتجون هناك ؟

خصوصا ان هناك صعوبة فى نقل المحاصيل الزراعية لذلك راينا اقامة نقط عبور على قناة السويس احدها كوبرى للسيارات عند القنطرة يتسع لحارتين اى مسارين وهو يعلو على قناة السويس بـ ٧٠م حتى يسمح لكل الناقلات بعبور القناة بدون اية مشاكل ، ثم انشاء كوبرى الفردان على قناة السويس وايضا مد الخط الحديدى من الفردان إلى القنطرة ثم رمانة ثم بئر العبد ثم العريش ثم اتجاه رفح.

وقد بدأ مد خط السكة الحديد على معديات رغم صعوبة العمل وكان ممكنا أن ننتظر حتى ينتهى الكوبرى لكن وجدنا فاصلا ٣ سنوات ما بين افتتاح الكوبرى ومد خط السكة الحديد أى تعطيل الاستثمارات ٣ سنوات فقررنا مد الخط شمالا من الفردان إلى القنطرة ثم إلى رمانة فبئر العبد فالعريش ثم الشيخ زويد فرفح بطول ٢٢٥كم، وانتهينا من مسافة ٣٥كم مع اقامة الخط الحديد . ويتم فى نفس الوقت بناء كوبرى للسكة الحديد بشروط معينة تتمثل فى الا يخل هذا الكوبرى باداء القناة، وان يكون الكوبرى بعيدا عن قطاع القناة نفسه لذلك نجد ان دعامة الكوبرى طولها نحو ٦٠م فوق سطح

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٤٧
المصـــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/٨/٣١

د.إبراهيم فوزى

لأول مـــرة .. التفاعل الإيجابى بين الحكومـــة والقطاع الخـاص

الارض على ان تكون المســافــة بين الدعامتين خارج القطاع المائى بالكامل والكوبرى متحرك بذراع نصفه الاول يقطع الممر المائى من جهة الشرق والنصف الآخر يقطع الممر المائى من جهة الغرب ويتحرك الكوبرى لمرور قوافل السفن ويقفل الكوبرى لمرور القطارات فوقه والسيارات ولتنفيذه تطلب دراسة الكوبرى من جميع الجوانب الفنية وهوعمل غير مسبوق فى تاريخ انشاء الكبارى المائية حيث يبلغ طوله بين الدعامتين ٣٤٠م أى ان الذراع نحو ١٧٠م ويحتاج لترتيب فنى خاص لعملية دوران الذراع أى بحاجة إلى حمل مكافىء فى الجهة الأخرى لضبط عملية الدوران والتحرك للذراع.

بالاضافة إلى محاولة الاستفادة من الكوبرى لاقصى درجة بالسماح للسيارات بالمرور فوقه عبر تركيب نوعية معينة من الفلنكات الخشب تسمح بالمرور عليها حيث تمر قوافل السيارات بعد مرور القطارات اى الاستفادة من الكوبرى فى مرور القطارات والسيارات وتبلغ تكلفة الكوبرى ٢٦٠ مليون جنيه وستتكلف الدولة انشاء هذا الكوبرى بالكامل، اما اليابان فستساعد فى كوبرى القنطرة حيث تنقسم التكلفة مناصفة بين مصر واليابان وسيقوم الكوبريان بمد شرايين الحياة إلى سيناء.

خليج السويس

ويقول المهندس سليمان متولى : من المشروعات القومية الكبرى وفيه مجال للقطاع الخاص أن يقوم به، حيث اقامة صناعات متوسطة وثقيلة ووزعت الاراضى على المستثمرين وبالتالى كان لابد من اقامة ميناء لخدمة المستثمرين وعملنا دراسات للميناء ومخططا رئيسيا وخططنا على اقامة رصيفين بطول ١٧٠م ويغطى لمدة ٤ سنوات ثم نقيم الاحواض الثانى والثالث والرابع، وقد طرحت هذه العملية فى مناقصة عالمية بعد ما تم تجهيز الرسومات المبدئية وتم ترسيتها على احدى الشركات العالمية وستنفذ خلال ٥ اشهر وهو رقم قياسى وسيحضر كل المستثمرين الذين خصصت لهم اراض فى هذه المناطق ليطمئن قلبهم من جدية الدولة فى العمل على انجاح المشروعات العملاقة كذلك خط سكة حديد من السويس لخدمة المنطقة وطريق برى من السويس ونعمل على ازدواجه حاليا.

وطريق آخر يصل الى القطامية والمعادى سيتم تحسينه وتقويته لرفع كفاءته.

اى كل مقومات نجاح المشروعات العملاقة تتم فى وقت واحد كمنظومة واحدة لتكون مؤهلة للانطلاق مع مرحلة الانتاج.

شرق بورسعيد

بور سعيد لها خصائص معينة، فان منطقة الميناء واتساع الاراضى محدود ووصلنا الى الحد الاقصى لرفع طاقة الميناء، وموقع بورسعيد موقع فريد جدا على مسار التجارة العالمية بين الشمال والجنوب ويجب استغلاله لخدمة التجارة العالمية وخدمة مصر. ثم كان التفكير فى استغلال منطقة شرق بورسعيد باقامة ميناء وخلفها مناطق صناعية وتجارة حرة وخلافه والمساحة كبيرة تتسع لانشطة متعددة، من هنا جاء التفكير فى اقامة ميناء جديد لخدمة المشروعات ولخدمة حركة التجارة العابرة حيث تأتى الناقلات العملاقة بالبضائع الى هنا لتفرغها ثم تأتى السفن لنقلها الى الموانى المختلفة وقد وصلنا بطاقة النقل فى بورسعيد ودمياط الى ٩٠٠ الف حاوية فى السفن ونطمع فى ان نصل الى ٤ ملايين حاوية فى العام وتدر عائدا للدولة وتنشط كل الحركة التجارية وتمت دراسة الموضوع من كل زواياه بواسطة بيوت خبرة عالمية وانتهينا الى هذا الشكل الموجود حاليا وراعينا اساسا الا يتعارض مع الحركة فى قناة السويس ولهذا اقمنا مدخلا خاصا للميناء يلتقى بعد ذلك مع قناة السويس وسنقيم الحوض الأول وبعد ذلك الاحواض الاخرى تباعا. والميناء اعطى بالكامل للقطاع الخاص ممثلا فيه البنك الأهلى وشركات الحاويات ومستثمر اجنبى، وجار التباحث مع الشركة التى اشتهرت لاعطائها امتيازا لاقامة الميناء واستغلاله لفترة زمنية تصل الى ٥٠ عاما.

لذلك كان على الدولة ان تؤدى دورها فى استكمال اعمال البنية الاساسية المتمثلة فى مد خطوط السكك الحديدية ومد القناة الموصلة ما بين الميناء والبحر، وكلفت هيئة قناة السويس بتولى هذه العملية فى الوقت الحاضر وهو الجزء المتاخم لمجرى قناة السويس وبعد منح الامتياز لشركة تنمية بور سعيد تبدأ اقامة الميناء، لذا فقد بدأ توزيع الاراضى.

الحكومة والقطاع الخاص

المشروعات القومية العملاقة التى تقام على ارض مصر هى تجسيد للعلاقة الجديدة بين الحكومة والقطاع الخاص فالى اى مدى سارت هذه العلاقة ودور كل جهة فى تنفيذ هذه المشروعات ؟

يقول د. ابراهيم فوزى رئيس هيئة الاستثمار والمناطق الحرة: ان هذه المشروعات تحوى نمطا جديدا ذا ابعاد ايجابية، فى الماضى كان على الدولة ان تقيم هى البنية الاساسية والتجهيزات المرتبطة به ثم تنتظر القطاع الخاص لكى يقدم عليها وهذا ما حدث فى المدن الصناعية الجديدة فى العاشر من رمضان و٦ اكتوبر وغيرهما، فالحكومة هى التى نفذت وانتظرت القطاع الخاص حتى يتقدم وكان تأخر القطاع الخاص يسبب مشكلة.

فى المشروعات المطروحة الآن والتى تمثل مرحلة الانطلاق نجد نمطا جديدا هو ان الحكومة لمحاولة كسب اكبر قدر ممكن من الوقت الذى يضيع فى الانطلاق تتفاعل مع القطاع الخاص بصورة ايجابية، واول ماتفكر فى المشروع تشرك القطاع الخاص حتى فى التصورات الاساسية وتأخذ باقتراحات القطاع الخاص وهو يدرك ماتفكر فيه الحكومة، فالقطاع الخاص يتصل بخبرائه ويجهز للمشروع، وتبدأ الحكومة فى اعداد البنية الأساسية وبالتالى اشترك القطاع الخاص مع الحكومة فى ايجاد بديل اسرع وانسب للمرحلة الحالية بان يقوم القطاع الخاص باقامة البنية الاساسية بنظام التأجير ثم الادارة ثم نقل الملكية (مشروعات الـ BOT) اى يوفر على الحكومة نفقات ضخمة تنفق مقدما وتحدث منافسة بين القطاع الخاص على الا يتخلفوا والحكومة تستمر فى اعداد البنية الاساسية ودورها المطلوب (اتصالات - سكك حديدية - طرق برية - مطارات) ثم القطاع الخاص يعمل معها جنبا الى جنب. وبالتالى نوفر فى الوقت ونوفر فى التكلفة على الحكومة ونحقق الشفافية للقطاع الخاص الذى ينقل اى مشكلة للحكومة وتحقيق المصداقية المطلوبة وبالتالى وضع القطاع الخاص مليارات فى المشروعات القومية لما وجدوه من ميزات وان هذه المشروعات واعدة.

وهذا نمط جديد وايجابى نشكر عليه الحكومة والقطاع الخاص بدءا من مراحل التفكير والاعداد والتنفيذ.

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : نعمان الزياتي
الموضوع الفرعي :
رقم العـــدد : ١٥٤٧
المصـــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٨/٣١

فلسفة المشروعات القومية

يقول د. ابراهيم فوزى: إن انطلاق المشروعات كلها فى نفس الوقت انما يعبر عن حاجتين اولاهما اصرار الحكومة على ان تنطلق بسرعة كبيرة فى البداية وثانيتهما تاكيد ان هذه المشروعات تأتى فى اطار مخطط عام لصالح الشعب المصرى الذى يسكن فى ٥٪ من

مساحة مصر كلها ومطلوب ان ينتشر فى مساحة اكبر لان التزاحم ليس فقط على الارض الزراعية التى تتناقص بمعدلات خطيرة، بل وصل الى داخل المدن الى حد لايطاق وهذا كان مفهوم اساس الانتشار خارج الوادى القديم، وهناك بعد اخر عندما كانت الدولة تسير فى اطار التخطيط المركزى والدولة التى لاتتقدم فى هذا العام تنتظر للعام الذى يليه ولم يحدث اى ضرر، الآن العالم اصبح قرية ، والذى يحدد مستوى التقدم لاينحصر فيما يتم داخل الدولة بل مركزها النسبى بما يتم فى الدول الاخرى ، لهذا كان الانطلاق يتم باقصى سرعة فلو احدثنا تنمية بنسبة ٧٪ وغيرنا حقق ١١٪ فتصبح الـ ٧٪ سلبية.

ليس هناك وقت لنضيعه، مصر لابد ان تحتل فى النظام العالمى الجديد مكانا متميزا فاعلة ومصدرة ومنتجة وفى الدرجة التى تليق بمكانتها وتحقق ما هو امل وطموحات افراد الشعب المصرى.

ويضيف د. إبراهيم فوزى : لم يتم بيع لكن خصصة اراض لاهداف معينة ولمشروعات معينة ، ولا تنتقل الملكية الا بعد تنفيذ المشروعات ولايصح تغيير المشروع الذى خصصت من اجله الارض، وهذه النقطة تتردد كثيرا وهو ما يدعيه البعض من ان هناك عددا قليلا من كبار المستثمرين هم الذى يحظون برعاية متميزة من الدولة، الواقع انها صورة مبسطة، الحكومة تبدأ مرحلة الانطلاق باقصى سرعة مما تتيحه الموارد المالية وعندما يشارك القطاع الخاص الدولة المشاركة الفعالة ويدفع اموالا ليمكن الدولة من تحقيق خطط التنمية فيصبح هؤلاء مساهمين اساسيين فى تحقيق خطة التنمية، المساهمون الاساسيون فى هذا سيكسبون اموالا لكن الحكومة لاتعطيهم ارضا لكى يكسبوا اموالا هم يستطيعون

ان يكسبوا اكثر لو نقلوا اموالهم للخارج وهذا متاح او التوجه لمشروعات أخرى تحقق ربحا اسرع واكبر، لكن الحكومة عندما تتيح المزايا لكبار المستثمرين عينها دائما على الوظائف التى سيتيحها كبار المستثمرين نتيجة المشروعات التى ستقام.

المواطن المصرى العادى هو هدف الحكومة من كل هذه المشروعات العملاقة لكن للأسف لاتستطيع الحكومة أن تأتى بصغار الموظفين وتوزع عليهم هذه الأراضى أو تعطيهم مبلغا لرفع مستوى المعيشة ، انما تعطى لمستثمر كبير الفرصة للانتاج وتساعده على اقامة مشروع كبير يوظف عمالا وينتج عنه عمالة غير مباشرة وانتاج وتنطلق التنمية.

فالهدف المنشود مما تتيحه الحكومة من مزايا لكبار المستثمرين سواء كانوا مصريين أو أجانب هو اتاحة فرص عمالة للمواطن البسيط العادى الذى يعيش على أرض مصر.

الاستثمار الأجنبى

ويقول د. إبراهيم فوزى : اما بخصوص الاستثمار الأجنبى فى مصر فهو الشق الاجنبى فى الشركات التى يتم تأسيسها فى نطاق القانون ٨ لضمانات وحوافز الاستثمار وهذه الشركات رغم حجمها لاتعبر عن مجموع الاستثمارات الاجنبية الشاملة فى مصر لأن هذا جزء منها .. على سبيل المثال شركات البترول عندما تأتى بأموال وتستثمرها هذا استثمار لكن لايدخل فى الارقام الصادرة عن الهيئة لكنه استثمار اجنبى داخل الدولة. وهناك ايضا شركات تقوم بمقاولات فى مشروعات تتيحها الدولة وتأتى بأموال وتفتحها لكنها فى نطاق مشروعات الدولة لاتأتى فى نطاق الشركات الاستثمارية، نحن نتحدث عن جزء من الاستثمار الاجنبى المباشر ماذا نجد فيه ؟

فى الستة أشهر الأولى من عام ٩٨

كانت رؤوس الأموال المصدرة (الشركة المساهمة لديها ارقام .. اولا رأس المال المدفوع والذى يدفع بداية عند تأسيس الشركة لكن هذا ليس كل اموال الشركة حيث يتم الدفع على مراحل حسب تقدم الاعمال، وراسمال المصدر وهو الأسمى ولديها راسمال مرخص به هذه حدود للتوسعات الاجنبية) ودائما نذكر راس المال المصدر لأن الأموال المدفوعة لابد أن تكون نسبة من راس المال المصدر . رؤوس الاموال المصدرة ظهر فيها شق اجنبى غير مصرى قدره خلال الستة أشهر الأولى من هذا العام ٦٥١ مليون دولار فى شركات الاستثمار هذه النسبة لا بأس بها، تم دفع الربع منها او نسبة بين ١٠٪ و ٢٥٪ أى حوالى من ٢٠٠ ـ ٣٠٠ مليون دولار. مثل هذه النسبة لابأس بها معدل الزيادة تجاوز ٤٠٪، فى العام الماضى ، وكان ٤٥٠ مليون دولار أى هناك معدل تزايد مستمر، وبصفة عامة رأس المال الاجنبى يشكل ٢٦٪ من رؤوس الاموال المصدرة. هل هذه النسبة كافية ؟! بالطبع لا.

ونحن فى سباق مع الدول ولابد ان نتطلع إلى المزيد. ولايمكن ان نطمئن إلى المنافسين الآخرين. ولابد ان نعمل، باستمرار على هذه النسبة لكن هى اقل من المعدل المستهدف. نحن نريد ان نوجه إلى الاستثمار حوالى ٣٠٪ من الدخل القومى وامامنا فارق لابد ان نعبره على مراحل، لأن أى اقتصاد لايستطيع مضاعفة حجمه فى فترة قصيرة. فمعدلات النمو عندما تزيد بزيادة سنوية من ٣٠ إلى ٧٠٪ وهو متوسط الثلاث سنوات الماضية اعتقد انها نسبة مطمئنة جدا، لكن نريد دائما المزيد لأننا فى سباق مع الدول المجاورة والدول المنافسة لنا فى المناطق الأخرى من العالم.

المزايا المقدمة للاستثمار الأجنبى

واشار الدكتور إبراهيم فوزى إلى المزايا التى تقدم للاستثمار الاجنبى وكلها موجودة فى القانون وهى مزايا ثابتة لأن بعض الدول تقدم مزايا متغيرة نتيجة لمفاوضات خاصة مع اصحاب المشروعات التى تراها الحكومة فى تلك الدولة ولها اهمية. لكن مزايانا ثابتة، فالقانون ضم مزايا عديدة اهمها الاعفاءات الضريبية والامتيازات والضمانات والحوافز التى يتمتع بها، ولكن هناك امتيازات اخرى موجودة ولكن لم ينص عليها هى معاملة

المستثمر الاجنبى مثل المستثمر المصرى دون أية قيود وهى غير موجودة فى دول كثيرة، ومزايا اخرى موجودة فى المناخ المصرى ولم ينص عليها وهى الاستقرار السياسى الامن وطبيعة الحياة فى مصر، توفر العمالة بتكلفة مناسبة لمعدل النمو الذى يحدث السوق المصرى لأن هذا يساعد اى مستثمر اجنبى على ان يطمئن الى السوق بانه سيجد صناعات مغذية ومستهلكين لمنتجاته والموقع الجغرافى لمصر والعلاقة الطيبة بين مصر وجميع دول العالم، والمستقبل الذى ينتظر مصر نتيجة للتعاون مع الدول العربية والافريقية وكلها اسواق فى نمو متزايد باستمرار وكلها عوامل جذب اساسية للاستثمار فى مصر وكما قلت ان تقرير مناخ الاستثمار الذى صدر عن السفارة الامريكية ويشير الى ان مناخ الاستثمار مناخ جاذب للاستثمارات الخارجية وان الاقتصاد المصرى اقتصاد واعد وله مستقبل كبير واشار الى بساطة الاجراءات والبعد عن الروتين وسهولة الاجراءات وان مصر تحمى الاستثمارات سواء محلية او خارجية والى عدالة القضاء المصرى والى سيادة القانون والمناخ التشريعى الجديد

م.أحمد عز

مشروعات خليج السويس محصلة الشراكة بين الحكومة والقطاع الخاص

نجيب ساويرس

إدراج البعد البيئى وراء تكالب الغرب على الاستثمار فى مصر

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	١٥٤٧
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٨/٣١

الذى تعيشه مصر وهذا الاطار من الاصلاح التشريعى الذى قام به مجلس الوزراء على مدى العامين الماضيين من قوانين جديدة كل هذا ساعد وساند ودعم الاستثمار فى مصر لتكون مصر دولة واعدة للاستثمار فى مرحلة الانطلاق الاقتصادى.

الطاقة

وحول دور وزارة الكهرباء والطاقة فى تمهيد الطريق لانطلاق المشروعات القومية يقول المهندس ماهر اباظة وزير الكهرباء والطاقة : لكى ترفع العبء عن كاهل الحكومة فى اقامة محطات للكهرباء اتجهت وجهة جديدة باقامة محطات قطاع خاص بنظام الـ BOT اى يبنى ويشغل ثم تنتقل الملكية لمصر بعد فترة حوالى ٢٠ سنة. وطرحنا عطاء عالميا وتقدمت شركات كثيرة بعروضها ثم تم الانتهاء الى احسن العروض وتم توقيع العقد مع شركة أمريكية حيث انشأنا المحطة الاولى سيدى كرير بطاقة ٦٥٠ ميجاوات ثم اقترحنا محطتين اخريين واحدة فى منطقة شرق بورسعيد وهى منطقة تضم ميناء ومشروعات ضخمة للمستثمرين اجانب ومصريين وبالتالى وضعنا المحطة قطاع خاص بهذه المنطقة لتعاون الشركة الموحدة للامداد بالكهرباء المطلوبة لهذه المنطقة ومحطة اخرى فى شمال غرب خليج السويس وهى منطقة اقتصادية خاصة وتم طرحها مع المحطة الاخرى وسيبدأ التفاوض لبناء المحطة الثانية فى شرق بورسعيد والثالثة بخليج السويس، كذلك هناك محطات توليد ستبنى على مراحل : شرم الشيخ بنظام الـ BOT واخرى فى توشكى بجوار الشبكة الموحدة لتغذية الاحمال الموجودة ، لتغذية المليون فدان بالطاقة اللازمة لهم فهناك خط قادم من اسوان يمر على منخفض توشكى ثم محطة الطلمبات ومحطة توليد فى توشكى بنظام الـ BOT لتتزامن مع الشبكة المنطقة بكاملها وفرصة لاى مستثمر ان يستصلح او يبنى مصانع فى هذه المنطقة.

ومجموعة اخرى فى الزعفران (محطة كهرباء بالرياح) وفى الضبعة محطة بخارية ، وفي النوبارية محطة ذات دائرة مركبة ، ، وفى شمال القاهرة محطة وفى كفر الدوار محطة ايضا، وفى غرب القاهرة توسيع للمحطة المقامة، وشمال الدلتا أيضا توسيع ، وفى الضبعة ايضا توسيع للمحطة وفى عتاقة .. اى ١٥ محطة قدرتها حوالى ٩٥٠٠ ميجاوات بتكلفة سيدفعها المستثمر فى حدود ٧.٥ مليار دولار تم رفعها عن كاهل الدولة. ومن ثم مصر ستشترى باسعار كهرباء منخفضة وهذا مكسب كبير لمصر اى رحلت هذه المبالغ الى القطاع الخاص وسنحاسب الشركات طبقا لما تم الاتفاق عليه. والحكومة لا رقابة على هذه المحطات التى ستنتشر فى كل مصر بالاضافة الى امكانية شراء وصناعة معدات مصرية لهذه الشركات والاتفاق مع شركات مصرية لاقامة الاعمال الانشائية كذلك سيتم اشراك مهندسين وعمال مصريين فى هذه المشروعات فتكوين المحطة يشمل نسبة كبيرة مصرية والمعدات الخاصة من الخارج كذلك طلبت الحكومة من القطاع الخاص قبل نهاية العشرين عاما بعام ان يعملوا عمرة وصيانة شاملة لهذه المحطات بحيث تسلم لمصر بحالة جيدة اذا رغبوا فى ذلك ويمكن للحكومة ان تعد لهم الفترة لعشرين سنة جديدة اذا ما اتفقوا على سعر جديد للطاقة كل ذلك من اجل زيادة الاستثمارات فى مصر وسيؤدى كل ذلك الى مردود اقتصادى كبير لمصر.

خليج السويس

وحول مشروعات خليج السويس يقول م. احمد عز رئيس جمعية مستثمرى مدينة السادات ووكيل اتحاد الصناعات المصرية ان مشروعات خليج السويس محصلة لشراكة كاملة بين الحكومة والقطاع الخاص، الحكومة كانت لديها رؤية واسعة تهدف الى تنمية هذه المنطقة بهدف جذب استثمارات فى الصناعة .

وقد حدث فى المرحلة السابقة استثمارات كبيرة فى بورصة الاوراق المالية استثمارات المحافظة لكن اليوم اصبح هناك حاجة لجذب استثمارات وطنية عربية اجنبية من شركات متعددة الجنسية فى الصناعة المصرية، وقد بدأت الفكرة بعد رحلة الى الصين وجنوب شرق اسيا حيث استفدنا كثيرا من هذه التجربة وكانت تضم مجموعة وزارية رفيعة المستوى برئاسة رئيس مجلس الوزراء الدكتور كمال الجنزورى وكان معه عدد من رجال الصناعة والاستثمار فى مصر ورأينا هناك نموذة لتنمية مناطق صناعية بهدف الاستثمار الصناعى وبالاخص فى الصين مثل المنطقة الاقتصادية ذات الطابع الخاص فى شيزان بالصين.

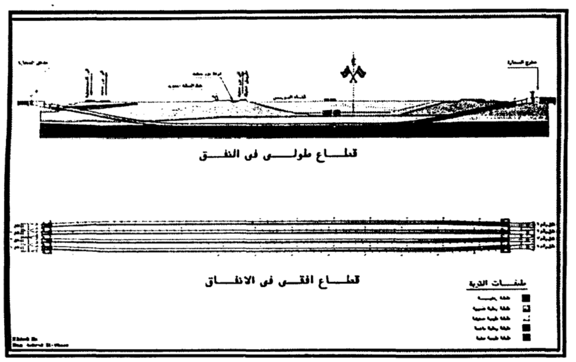
وفى مرحلة العودة كان هناك تكليف لمجموعة من رجال الصناعة من القطاع الخاص المصرى بان تعمل تحت لجنة وزارية يتم تشكيلها للاشتراك مع الحكومة فى وضع التصور الكامل للاستثمار فى هذه المنطقة وهو بالفعل مشروع عملاق حيث سيقام على ٩٠كم٢

وهذا يعتبر اضافه جديدة بعد التجربة الناجحة فى الاستثمار فى المدن الجديدة.. اليوم هناك استثمارات اكثر طموحا بتكنولوجيات اهم واحدث تحتاج الى بنية اساسية اخذة فى التطور رغم ان البنية الاساسية فى المدن الجديدة متميزة تماما ولكن مع التطور والاحتياجات المتزايدة كان لابد من البحث لمواجهة الاستثمارات القائمة من خلال تهيئة منطقة لجذب هذه الاستث[illegible] المجموعة هذه من رجال الاعمال [illegible] توجيه من اللجنة الوزارية لاكثر من [illegible] الاشتراك مع مجموعة من الشركا[illegible] شارية العالمية فى وضع تصور لمخط[illegible] ـام لهذه المنطقة وعدد العاملين فيها والاستثمارات الصناعية والقطاعات الصناعية التى تتمتع بميزة تنافسية فى مصر والتى من الممكن جذبها فى هذه المنطقة.

وقد تم عمل دراسات على نحو ٥٠ شركة عالمية من الشركات المتعددة الجنسية، هذه الدراسة ميدانية شملت مقابلات مع اصحاب القرار فى هذه الشركات، كان منها ٢٥ شركة فى الولايات المتحدة هى شركات كبرى وتدرج فى قائمة الـ ١٠٠ شركة العالمية و١٥ شركة فى الاتحاد الاوربى و١٠ شركات فى اليابان جنوب شرق اسيا من خلال مكتب استشارى عالمى خاص بوضع استراتيجيات للاستثمار للشركات الكبرى وخلصنا من هذه الدراسة الى نقاط هامة :

١ - فوجئنا وسعدنا بان مصر موقعها متميز جدا على خريطة الاستثمار العالمى، وقد تم الترويج لخليج السويس عالميا وقبل ان نبدأ الخطوات التنفيذية بهدف ان يسير ذلك بالتوازى مع هذا التطور وعلى ان تخرج الدراسة طبقا لاحتياجات السوق، بمعنى اذا كنا نصمم بنية اساسية وتحتية فى هذه المنطقة فستخرج طبقا لاحتياجات المستثمر العالمى واذا كنا نتحدث عن بنية تنظيمية وتشريعية تنظم الاستثمار فى هذه المنطقة لتتجاوب مع رغبات المستثمرين فى العالم وفى مصر ايضا، فالمنافسة شديدة فى الدول ذات الاقتصاد الواعد على جذب استثمارات اجنبية وقد انتهينا من هذه الدراسة بان مصر تتمتع بجاذبية للاستثمار، وهناك مجموعة من القطاعات الصناعية التى تتمتع بميزة تنافسية اذا ماتوطنت فى هذه المنطقة اهمها صناعة البتروكيماويات، صناعة الصلب والصناعات الثقيلة، وبصفة عامة يوجد لدينا الغاز والطاقة اللازمة والبنية التحتية المتميزة ، وفى هذا لم نجدها فى دول جنوب شرق اسيا. كذلك صناعة السيارات حيث اوضحت الدراسة ايضا ان مصر فى منحنى صاعد لزيادة متوسط دخل الفرد واول مانصل الى نقطة

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة	اسم كاتب المقال : نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :	رقم العـــــدد : ١٥٤٧
المصــــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور : ١٩٩٨/٨/٣١



معينة فى هذا المنحنى سنجد ان معدل الطلب على السيارات سيزداد فى سنة ٢٠٠٢، ٢٠٠٣ سيتضاعف الطلب من ٣- ٤ مرات خصوصا اذا سارت مصر فى معدلات النمو فى الناتج المحلى الاجمالى فى النهاية يؤثر على متوسط دخل الفرد والذى سيزداد ايضا فى السنوات القادمة.

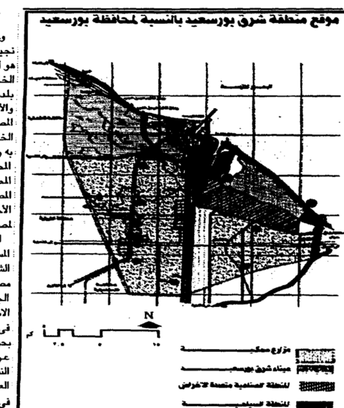
كذلك الصناعات التجميعية فالدراسة اظهرت ان عددا كبيرا من الصناعات يهاجر من دول اوربا الى الدول النامية نظرا لعلو تكلفة الايدى العملية والعمليات الصناعية فى الدول المتقدمة. وفى مرحلة لاحقة وبعد ان تنمو هذه المنطقة (خليج السويس) وتوافر الايدى العاملة والبنية الاساسية ستصبح الصناعات المقامة بها ذات ميزة تنافسية وخاصة فى صناعة النسيج والملابس الجاهزة.

وهذه الصناعات السابقة هى التى يمكن ان تتوطن بها وبالتالى عرفنا احتياجات هذه المنطقة من بنية تحتية وطاقة وغاز وطرق.

وهذه حصيلة عمل دام لاكثر من عام بتوجيه من الحكومة وكان هناك اجتماعات كل ١٥ يوما مع لجنة وزارية يراسها م. ماهر اباظة وزير الكهرباء تضم القطاع الخاص والمجموعة الاستشارية وخمسا من الشركات العالمية سواء فى هندسة المدن الصناعية او فى دراسة قرارات الاستثمار الاستراتيجى أو الدراسات القانونية الخاصة بمد هذه المناطق وغيرها واستغرقت الدراسة عاما كاملا. واليوم هناك سباق مع الزمن والحكومة سابقة القطاع الخاص فى مد البنية التحتية اللازمة لكل هذه المنطقة واليوم نتحدث فى ٥٠ الف م٣ من المياه/ يوم، ومشروع الـ bot لـ ٢٠٠ الف م٣/ يوم من المعادي لهذه المنطقة.

ووزارة الكهرباء تطرح مناقصة للاستثمار العالمى لانشاء محطة كهرباء فى هذه المنطقة، وجار انشاء شبكة الغاز الطبيعى لهذه المنطقة، والاهم من هذا وذاك هو نتيجة ماخلصت اليه الدراسة من القطاعات الصناعية التى ستجذبها للاستثمار فى هذه المنطقة وتشمل البتروكيماويات والصلب وكلها تحتاج إلى موانى لذلك جار العمل لتنفيذ ميناء العين السخنة لكى يخدم الاستثمار كذلك وضع تصور لهذه المنطقة بعد عشر سنوات، ونتوقع ان يكون اجمالى الاستثمارات الى هذه المنطقة خلال العشر سنوات فى الصناعة فقط حوالى ٦ مليارات دولار لمستثمرين مصريين وغير مصريين، فالاستثمارات المصرية فى تصاعد مستمر وعندنا عدد كبير من المشروعات الصناعية بالفعل والتى بدات تتوطن فى المنطقة بالإضافة إلى شركات متعددة الجنسيات. فاجمالى عدد العاملين فى هذه المنطقة خلال الـ ١٠ سنوات القادمة سيتعدى ٢٢٠ الف عامل اى ٢٢٠ الف فرصة عمل مباشرة فى الصناعة تقوم بجوارها من ٥ إلى ٦ فرص عمل غير مباشرة فى قطاعات اخرى تخدم هذه الصناعة. ونتصور ان تضيف هذه الاستثمارات نحو ٥ مليارات دولار إلى الناتج المحلى الاجمالى لمصر خلال الـ ١٠ سنوات وان تضيف نحو مليارى دولار لحجم الصادرات الصناعية فى العام الواحد بل ان هناك مشروعات فى الصلب بدات باتفاقات تصديرية باكثر من ٥٠٪ من انتاجها والتى سيبدأ العمل فيها خلال ايام.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	نعمان الزياتى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	١٥٤٧
المصـــــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٨/٨/٣١



محاور مشروع خليج السويس

يقول نجيب ساويرس أحد كبار رجال الأعمال فى مصر ان فكرة مشروع خليج السويس تعود الى رغبة المستثمرين الأجانب فى الاستثمار فى مصر حيث حدث نوع من التكالب على الاستثمار فى مصر خلال السبع سنوات الماضية وأصبحت المساحات المخصصة للصناعات والأماكن الجاهزة للمستثمر قد شغلت بالكامل وأصبح من الصعب الحصول على مساحات جديدة لمشاريع جديدة وإذا وجدت فلن تجد فيها الخدمات المطلوبة، بالإضافة إلى رغبة الدولة واحترامها لقوانين البيئة العالمية بأن تبعد بالصناعات الثقيلة إلى المناطق خارج المدن لكى تقلل من التلوث داخل المدن وكان هذا دافعا للخروج إلى المناطق الجديدة سواء فى جنوب الوادى أو بمشروع تنمية خليج السويس. بالإضافة إلى أن الفكر يساير الفترة التى نعيشها ففكرة تشجيع القطاع الخاص بأن يتولى مهمة الاستثمار لاقت قبولا عالميا ومحليا، فوكل الى القطاع الخاص المصرى بأن يأخذ على عاتقه تنمية منطقة خليج السويس بحيث يقوم بعمل الخدمات المطلوبة من طرق ومرافق وصرف صحى وصناعى ومخرات للسيول ومياه وطرق أو حتى أماكن إقامة مطارات بأن يقوم بها وهناك أكثر من شركة دخلت فى هذا المشروع من خلال تجهيز هذه المنطقة لأى مستثمر يريد أن يقيم مشروعا عليها. ومن الظواهر المشجعة للقطاع الخاص أن الحكومة أصبح اداؤها أسرع وأنها تسبقنا فى الوفاء بالتزاماتها. وقد استلمت نحو ٥ شركات قطعة الأرض المخصصة لكل شركة لتجهيزها وإقامة المرافق عليها وقد سبق هذه الخطوة قيام الجيش بإزالة الألغام من هذه المنطقة. أما بخصوص مشروع الميناء (العين السخنة) فطرح للمناقصة وسيتم البت قريبا. وستقام محطة الكهرباء بنظام الـ BOT.

وستكون مدة تنفيذ المشروع مفتوحة وبلا نهاية لأن هناك توسعات مستمرة حيث أن مساحات الأراضى التى اعطيت للمستثمرين كبيرة حوالى ١٢٠ كم وسيتم تجهيز كل مساحة على حدة.

المصرى أهم مستثمر

وحول المستثمرين المرتقبين قال نجيب ساويرس ان المستثمر المصرى هو أهم مستثمر حيث أصبح القطاع الخاص المصرى يضع كل موارده فى بلده ويرجع هذا للروح الموجودة والأمان الذى أحس به المستثمر المصرى من تشجيع الحكومة للقطاع الخاص واطمئنان الشعب على ما يقوم به رجال الأعمال. ويعتبر المستثمر المصرى فى المقام الأول وهذا هو المطلوب وإذا لم يضع المستثمر المصرى فلوسه أولا فلن يأتى المستثمر الأجنبى. فكيف نقنع الأجنبى بأن يأتى لمصر والمصرى لا يسبقه فى هذا؟

الأجنبى يأتى مع المصرى كذلك المستثمر العربى أيضا حيث أن الشعارات لا تحرك الرغبة فى الربح .. مصر أصبحت من الدول ذات السمعة الجيدة فى الاستثمار والعائد الاستثمار ، وأول استثمار ضخم كان فى شركة مصر للأسمدة استثمار بحوالى ٣٢٠ مليون دولار باستثمارات عربية أكثر من ٢٥٪ ومصرية بنفس النسبة ولأول مرة يدخل قطاع الأعمال العام مع القطاع الخاص وكان مطلوبا فى هذه المرحلة لأن صناعة الأسمدة كانت وليدة وعملت هذا التزاوج بين قطاعي الأعمال العام والخاص، وهو أول مصنع سماد يقوم بمعرفة القطاع الخاص وأهم شئ أنه لا توجد فيها المشاكل البيئية الموجود فى المصانع القديمة حيث سيدار بنظام اقتصادى حديث وبطاقة أقل أيضا من المصانع القديمة مما سيؤدى إلى انتاج عال بضرر بيئى أقل واستهلاك أقل فى الطاقة.

كذلك الشركة التى وكلت إليها تنمية المنطقة تعاقدت مع بعض المشروعات وباعت لها أراضى وهى تقوم بإعداد المرافق المطلوبة وهذه المشروعات فى عجلة ولا تنتظر إلى أن تنتهى اكمال المرافق فالتزامنا معهم بفترة زمنية محددة لتنفيذ المرافق وستقام شركات لتجميع السيارات وأخرى للهياكل الحديدية وأخرى لمشروعات الخرسانة الجاهزة. وقد بدأ الوجود الفعلى فى المنطقة.

وحول تكلفة البنية الأساسية داخل هذه المنطقة قال نجيب ساويرس اننا نتحدث عن ٨٥٠ مليون جنيه تصل إلى ١.٥ مليار جنيه وهو تقدير مبدئى ويفوق قدرة القطاع الخاص وسيتم انجازه على مراحل، فالقطاع الخاص يتحمل تكلفة المرافق فى محطة الكهرباء التى طرحت واعفيت الدولة من أن تضع استثمارات فيها حيث طرحت بنظام الـ BOT والكهرباء التى تنتج ستكون بالسعر الذى تحدده الدولة وهو أيضا يشترى الكهرباء بأسعار التكلفة المصرية.

والجانب الصينى سيقوم ببعض الدراسات فى منطقة خليج السويس حيث انها وليدة المعرفة بالاستثمار فى مصر وهو لا يساهم بأكثر من ١٠٪ من رأسمال الشركة وهم مساهمون ١٠٪ مع المقاولين العرب وهى من أكبر الشركات المصرية.

ونحن نحاول اليوم أن نشجع على إيجاد روح التعاون بيننا حيث أن القطاع الخاص مازال لا يعمل مع بعضه جيدا وذلك من خلال التعاون البناء فى إقامة المرافق لكى نقلل من التكلفة وللقطاع الخاص عذره لأنه قطاع ناشئ ويحتاج إلى التشجيع وتمهيد الطريق أمامه.

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة — اسم كاتب المقال : محمد ابراهيم
الموضوع الفرعى : — رقم العـــــدد : ١٥٥٠
المصـــــــدر : (مجلة) الاهرام الاقتصادى — تاريخ الصـــدور : ١٩٩٨/٩/٢١

المقاول المصرى على اجندة شـــرق بورسعيد

في محاولة للبحث عن فرصة يدخل بها مقاولو مصر عصر النهضة الحديثة نظم الاتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء ندوة بالتعاون مع جمعية الصحفيين الاقتصاديين حول « مشروع شرق بورسعيد » لاتاحة الفرصة للمقاولين المصريين للمشاركة فى بناء هذا المشروع العملاق ، استهدفت شرحا لعمليات التخطيط والتنفيذ المتعلقة بالميناء والبنية الاساسية والمنطقة الصناعية خلف الميناء وشارك فيها اعضاء لجنة الاسكان بمجلس الشعب وعدد من رجال الاعمال والمقاولين وراسها الاستاذ / عصام رفعت رئيس تحرير الاهرام الاقتصادى حيث استعرض فى البداية خطوات الاصلاح الاقتصادى التى حققتها مصر بكل نجاح حتى تستطيع ان تدخل حلبة الصراع مع الكبار فى القرن القادم واصبحت نموذجا يدرسه البنك الدولى لتنطلق الى مرحلة الانطلاق الاقتصادى التى كانت تحتاج الى بيئة استثمارية مواتية واطار تشريعى واصلاح فى القضاء حتى تتمكن الشركات الاستثمارية من تحقيق الاهداف المأمولة ، استهدفت من ورائها انشاء عدد من المشروعات القومية العملاقة تتمثل فى مشروع شرق بورسعيد وغرب خليج السويس ودرب الاربعين ، وشرق العوينات و توشكي ، لتحقق النهضة الاقتصادية لمصر ولتحقق امال الشعب المصرى فى اتاحة الالاف من فرص العمل وتحقيق عائد مباشر لتغير من تاريخ وجغرافية مصر .

واكد الاستاذ عصام رفعت ان الحكومة المصرية لم تقترض مليما واحد لانجاز مثل هذه المشروعات ولكنها حملت المستثمر المصرى مسئولية الاستثمار والدخول بقوة فى هذه المشروعات العملاقة التى عادة تقوم بها دول ولايقوم بها القطاع الخاص ، واعتمدت علي القطاع الخاص والاستثمار الوطنى وجذب المستثمرين العرب والاجانب .

ومن جانبه اعلن اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد ان مجموعة سلاح المهندسين فى القوات المسلحة انتهت من تطهير ٦ شرائح من الالغام فى المنطقة الصناعية من اجمالى ٩ شرائح تتراوح مساحتها بين ٥ و١٢ مليون متر مربع ، كما تم تطهير اكثر من نصف الميناء ، مؤكدا ان المحافظة ستقوم بتسليم المستثمرين شهادة تؤكد خلو المنطقة من الالغام.

كما سيتم توزيع دراسة جيوبينية علي كافة المستثمرين تبين طبيعة الارض والتربة موضحا ان على كل مستثمر عمل دراسة للتربة على ابعاد معينة تتراوح بين مة. ومترين حتى يتسنى له ... التربة وتحديد المنشآت التى يمكن استخدامها ... التربة لأن ارض محافظة بورسعيد ذات طبيعة

... طفى صادق الى ان بورسعيد لم يكن بها الا ٨٠ اصبحت ٨٢ مصنعا ويتم حاليا انشاء ٥٥ على موافقة ، ليصبح الاجمالي ١٣٨ مصنعا

[redacted]

مصطفى صادق :
تطهير ٦ شرائح من الالغام فى المنطقة الصناعية وأكثر من نصف الميناء - والمحمول الشهر القادم

عصام رفعت :
المشروعات القومية تغير من تاريخ وجغرافية مصر

تشتمل على صناعات ثقيلة وخفيفة ومتوسطة .

كما تم تكليف هيئة التخطيط العمرانى بعمل خريطة للبنية الاساسية للمنطقة كلها وسوف تسلم لكل مستثمر ليعرف ماله وما عليه موضحا ان الحكومة ستقوم بعمل المرافق الاساسية من كهرباء ومياه - لها خطتان عاجلة وآجلة - وصرف صحى حتى بداية المنطقة فيما عدا الغاز الطبيعى .

وقال ان جميع الطرق عدا الطريق الدائرى سيتم تنفيذها بواسطة المستثمرين وسيتم عمل رسم ملزم وستتولى المحافظة متابعته .

وأكد المحافظ ان كوبرى الفردان لايتعارض ومرور السفن العملاقة حيث روعى فى تصميمه احتمالات رفع الكفاءة لمدة ٢٠ عاما مشيرا الى ان القناة سيتم تعميقها حتى ٧٢ قدما ويعتبر اخر تعميق لها علاوة علي توسيع ضفتى القناة .

وفيما يتعلق بالنفق المار اسفل قناة السويس قال ان الدكتور الجنزورى قرر اقامة النفق بنظام B.O.T حيث كان مقررا من قبل ان يساهم المستثمرون فى انشائه بما نسبته ٣٠٪ - ٤٠٪ وان كل مليون متر مربع يدفع عنها مليون جنيه علي اقساط والباقى تتحمله الدولة ، موضحا ان ربط قناة السويس مع الغرب يتطلب علي الاقل ثلاثة محاور وعلي هيئة انفاق لمواجهة ضخامة حركة النقل خاصة ان النفق سيرتبط بالطريق العالمى من مراكش الى تركيا ثم سوريا .

واعلن المحافظ ان التليفون المحمول سيغطى مسافة ١٠ كيلو مترات فى منطقة المشروع حتى يتمكن المستثمرون من ادارة اعمالهم الى ان يتم ربط الشبكة بالقمر الصناعى (الستلايت) مؤكدا ان وزارة النقل والمواصلات لديها خطة تعاقدية مع الشركات لتغطية هذه المنطقة .

وفى مجال الاسكان اعلن المحافظ انه سيتم انشاء مدينة سكنية فى سيناء تدخل بها القرن الحادى والعشرين علي احدث الطرز العالمية تستوعب مجتمعا قوامه ٨٠٠ الف نسمة لتعمير سيناء ولتأمين مصر من أى عدائيات خارجية .

وقال ان مشروع شرق بورسعيد سيوفر ٢٠٠ الف فرصة عمل تدر عائدا يكفى لـ ٦٠٠ الف نسمة .

فى ذكرى إنتصارها :
كراكات هيئة قناة السويس تبدأ العمل فى مشروع شرق التفريعة

تبدأ هيئة قناة السويس هذا الأسبوع العمل فى تنفيذ مشروع شرق بورسعيد المعروف بمشروع شرق التفريعة بإرسال احدى كراكات الهيئة لتنفيذ أعمال الحفر .

صرح بذلك الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس وقال أثناء احتفال الهيئة بذكرى إنتصارها على مؤامرة الانسحاب الجماعي للمرشدين والعاملين الأجانب ليلة ١٥ سبتمبر ١٩٥٦ أن الهيئة هى أول جهاز يقوم بتنفيذ الأعمال المخصصة له فى مشروع شرق بورسعيد وأن الهيئة تساهم بدور كبير فى جميع مشروعات التنمية العملاقة فى منطقة القناة ومنها مشروع تنمية خليج السويس ومشروع وادى التكنولوجيا بشرق القناة بالإضافة إلى مشروع شرق بورسعيد بحكم توافر الخبرات الفنية والمعدات لدى الهيئة وارتباطها الوثيق بمنطقة القناة وسيناء .

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ابراهيم
الموضوع الفرعي :		رقم العـــدد :	١٥٥٠
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٨/٩/٢١

واكد المهندس محمد محمود على حسن رئيس لجنة الاسكان بمجلس الشعب ورئيس الاتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء اهمية الاستعانة بالايدى المصرية التى انشأت ٩٠٪ من المصانع والكبارى والموانئ والتى اصبحت علامات مضيئة تؤكد ان ابناء مصر دائما فى طليعة الداعمين للبناء والتنمية وان مصر رائدة فى البناء والتعمير منذ الفراعنة .

واشار الى ان الاتحاد سيعلن عن مسابقة كبرى لتصميم المدينة السكنية للقرن اقامتها في سيناء من خلال المكاتب الاستشارية فى مصر وخارجها ، يتكفل الاتحاد بتمويلها . كما سيتم تشكيل لجنة لاختيار افضل التصميمات واكد اهمية مشاركة المبدعين من شباب المهندسين فى هذا العمل الضخم .

ومن ناحيته قال محمد المصرى رئيس الغرفة التجارية ببورسعيد ورجل الاعمال ان الموانئ القائمة فى العالم لاتستوعب ولاتتحمل دخول البواخر العملاقة فى موانيها مثل الاسكندرية وبيروت ، مؤكدا اهمية انشاء هذا الميناء المحورى الذى يسمح عمقه بمرور السفن العملاقة وحمولتها دون اى انحراف .

وقال ان هذا المشروع لايقاس بالتكلفة ولكن بالهدف منه وهو توسيع رقعة المعمور المصرى .

وشدد محمود صبح عضو مجلس الشعب ورجل الاعمال علي اهمية دراسة الشروط التى تفرضها الدول المجاورة لوضع شروط افضل منها ، لجذب رأس المال الاجنبى .

واكد اهمية مشاركة المستثمر المصرى استنادا الي ان مصر لن يبنيها الا المصريون .

ويقترح اللواء احمد سرحان عضو مجلس الشورى ورجل الاعمال انشاء كونسرتيوم متخصص فى البناء والتعمير المساهمة فى اعمال الميناء والمدينة السكنية والبنية الاساسية ، مؤكدا اهمية التعاون بين المستثمرين والمقاولين لانجاز هذا المشروع فى وقت قياسي ، وطالب بالاستعانة بقدرات القوات المسلحة المصرية فى ربط الضفتين الشرقية بالغربية لتنطلق بمصر الى التنمية عبر اراضي سيناء ، كما طالب بضرورة انشاء مطار خاص بمشروع شرق بورسعيد يخدم المستثمرين المصريين والاجانب بدلا من الاعتماد على مطار العريش الذى يبعد ١٠٠ كيلو عن بورسعيد .

ويطالب سمير علام بمراعاة العدالة فى تخصيص الارض للمستثمرين ، وعلي ضوء المشروعات التى سيتم انشاؤها نظرا لطبيعة التربة ومايتكبده كل مستثمر من خسائر من جراء عملية احلال التربة ، مؤكدا اهمية ان يفرق فى المعاملة بين المستثمر حتى تكون هناك عدالة وتكافؤ فرص بين من يقوم بعمل صناعة خفيفة أو ثقيلة أو متوسطة سواء من خلال ثمن الارض او اى حافز اخر .

سمير علام : طالب بمراعاة العدالة فى تخصيص الارض

محمد محمود علي حسن : مسابقة لتصميم مدينة القرن الحادي والعشرين

احمد سرحان : كونسرتيوم متخصص فى اعمال الميناء

بورسعيد من :

محمد ابراهيم

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	جرجس حلمى عازر
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) الثورة الخضراء(مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

تعمير شرق القناة وخناقة ديليسبس ووزيــر الاشــغال

- نفق تحت القنــاة لعبور ميــاه النيــل •
- تخطيط عمرانى ومجتمع جديد •

اللواء مهندس حسن محمد صبيح رئيس مجلس ادارة مؤسسة تعمير الصحارى المصرية واللواء مهندس توفيق اسحق مديرها العام واللواء مهندس نجيب عفيفى على مدير شئون المناطق يوالون هــذه الأيام ، عقد اجتماعات دورية للانتهاء من اعداد مشروع استصلاح عشرين ألف فدان بمنطقة البحيرات المرة شرق قناة السويس تمهيدا للبدء بتنفيذه فى ميزانية عام ١٩٦٢ ــ ١٩٦٣ •

وقد أصدر السيد رئيس المؤسسة قرار بتأليف لجنــة من مهندسى وزارة الزراعة ومعهد الصحراء وادارة مشروعات الرى والصرف بالمؤسسة ، للقيام باختبار فى أرض المنطقــة وتقديم تقرير فنى نهائى عن المناطق التى سبق استبعادها لعدم صلاحيتها للزراعــة وبحث امكان استصلاحهــا بتكاليف معقولة لتزداد المساحة المنزرعة الى ستة وعشرين ألف فدان •

وتؤلف اللجنــة من المهندســين الزراعيين صبرى فريد وسمير نبوى من وزارة الزراعة وحســام الدين محمد مسعود وسالم أبو النور ومحمد جلال ابراهيم وحمــدى القاضى من معهد الصحراء بالمطرية ، وكلف المهندس المدنى على عبد الرحمن بتيسير مهمة اللجنــة الزراعية حتى تنتهى من عملها فى أسرع وقت ممكن •

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	جرجس حلمى عازر
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) الثورة الخضراء(مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

وقد سافر الى المنطقة للاشراف على عمل اللجنة الدكتور على بليغ أستاذ هندسة الرى بكلية الهندسة بجامعة القاهرة والرائد مهندس محمد نصار والمهندس الزراعى حسين توفيق والدكتور محمد عاطف عبد السلام •

المشـروع جاهز :

وقد انتهت مؤسسة تعمير الصحارى من تصميم وتخطيط شبكة الرى والصرف اللازمة للمنطقة واختيار مواقع القرى ومراكز الادارة وشبكة الطرق التى تيسر سبيل الاتصال بينها كما أشرفت على انشاء شبكة المياه والمجارى والمرافق العامة الأخرى ، ووضعت فى اعتبارها انشاء عدد كبير من المصانع الكبيرة لتفسح مجال العمل أمام سكان منطقة القنال وسيناء على وجه الخصوص ولتسير الصناعة فى المنطقة جنبا الى جنب بجوار النهضة الزراعية لرفع مستوى معيشة الشعب هناك •

منطقة نموذجية :

وبات من المقرر أن تكون هذه المنطقة نموذجية وتطبق فيها منذ اللحظة الأولى لانشائها المبادىء الاشتراكية التعاونية اذ تقرر انشاء عدد من الجمعيات التعاونية والأندية والمكتبات العامة •

خبراء اجانب فى المنطقة :

وقد زار المنطقة فى الأسبوع الماضى بعض الخبراء اليوغسلافيين وأشادوا بالروح الثائرة لتعمير صحراء مصر ، وأوضحوا ــ بحق ــ ان ثورة يوليو عام ١٩٥٢ لم تقم لمجرد طرد ملك فاسد الى ما وراء البحار أو لتطهير مناصب الحكم من الفئة المستغلة المستبدة فقط بل كانت ثورة بناء وتعمير ، وقام الخبراء اليوغسلافيون بتسجيل بعض الصور التذكارية للمنطقة قبل أن تتغير معالمها بعد اتمام مشروع تعميرها •

عودة الى مجد الأولين :

والحق ان ما قاله الخبراء اليوغسـلافيون يؤمن به كل مصرى ، فقد جاءت ثورة الشـعب الكبرى لتعيد الينا مجد الأولين أيام ان كانت مصر بسكانها الـ ٣٦ مليونا تصـدر فائض خيراتها الوفيرة الى جيرانها .

منطقة زراعية قديمة :

ويحكى الخبير المهندس مشيل بلدى الذى قام بالاشراف على تصميم شبكة الرى والصرف للمنطقـة انه كان لمعلوماته التاريخية أثر كبير فى تحمسه لأعمال التصميم ، ويذكر النقاش الذى دار بين المهندس لينان دى بلفون وزير الاشغال الفرنسى فى مصر عـام ١٨٦٠ وبين فردينان ديليسبس بشأن تخطيط قناة السويس اذ كان من رأى الأول نقل تخطيط القنال الى الشرق بحيث تنتهى شمالا عند ميناء بيلوزا القديم الذى كان يقع على بعد أربعين ميلا شرق ميناء بورسعيد حيث كان يصب فرع النيل السابع بالوجه البحرى المسمى بالفرع البيلوزى وقال وقتهـا حرام أن تستقطع مائة وخمسون ألف فدان من أراضى الدلتا وعزلها شرق القنـاة الا أن ديليسبس انتصر لرأيه لأن الأخذ باقتراح وزير الاشـغال الفرنسى يسبب حفر جانب من مجرى القناة فى الطبقات الصخرية .

احـدث طرق الرى :

وقد ناقش الخبير المهندس فى تقريره الكبير عن المشروع ، طرق الرى المختلفـة ، وألفت لجنـة من كبار مهندسى وزارة الاشغال لابداء رأيها الاستشارى فى أصلح هذه الطرق وأنسبها للمنطقة ، ومن طرق الرى التى تجرى المفاضلة بينها ، الطريقـة الحديثة للرى بالرش ، وتتم هذه الطريقة اما بواسـطة الطلمبات النقالى والمواسير والمدادات والرشاشات واما بواسطة الوحدات المتحركة فوق مجـارى الميـاه والمجهزة بالأذرع الطويلة ذات

الرشاشات التى تمتد عموديا على مجارى المياه ، وطريقة الرى الجوفى بواسطة المواسير المجهزة برشاشات مدفونة فى التربة ، وطريقة الرى بالمواسير السطحية ، وطريقة الرى بالغمر والرى الكنتورى •

وهناك اتجاه لتأييد فكرة الرى بالرش ، فهى فوق انها من أحدث الطرق وأوفرها فهى تقى المزارع المصرى شر الأمراض المستوطنة التى تضنى بدنه ، وتضعف قواه •

نظـام كامل للصرف :

وقد تضمن المشروع نظاما كاملا للصرف ، وتقرر أن يجرى تنفيذه فى نفس الموقع مع مشروع الرى لضمان صرف ميـاه الصرف السطحى وميـاه الصرف بالرشح وقد جهزت مصبات المصارف الرئيسية على قناة السويس بشباك حديدية لتحول دون نزول القاذورات الى القناة كما جهزت بمصايد للطمى لمنع ترسيب الطمى بها •

هذا ، ويبلغ طول شبكة الترع ٣٠٢ كيلو مترات وشبكة المصارف ٣١٨ كيلو مترا ، أى أن شبكة الرى والصرف تبلغ طولها ٦٢٠ كيلو مترا بواقـع واحد وثلاثين كيلو مترا لكل ألف فدان •

تبطين الترع يحمى الصحـة :

وقـد تقرر تبطين الترع الرئيسية والفرعيـة والموزعات للمحافظة على المياه لمنع الرشح ولتحقيق العدالة فى توزيع المياه على المزارعين فيقضى على المنازعات التى طالمـا تسببت فى كثير من الحوادث كما أن لتبطين الترع مميزات هامة من الناحيـة الصحية فهى تمنع نمو الحشائش على جانبى الترع التى تتغذى عليها قواقع (بولينس ترنكاتس) وقواقع (بلانوريس بوليس) وهى العائل الوسيط لأجنة البلهارسيا فاذا لم يتوفر لهذه القواقع النبات الأخضر الذى تتغذى عليه وتضع بويضاتها على أوراقه ، تموت وتنتهى ولا تجد أجنة البلهارسيا الوسيط اللازم لحياتها فيقضى عليها هى الأخرى ، وبهذا تخلو المنطقة الجديدة من هذا المرض الذى طالمـا كلفنا الكثير من الجهد والمـال •

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	جرجس حلمى عازر
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) الثورة الخضراء(مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

حماية المزروعات من سفى الرمال :

ومن المقرر حتى الآن زراعة أكثر من ثلث مساحة الأرض الزراعية بهذه المنطقة بأشجار الفاكهة من ناحيتى الشمال والغرب لحماية الأرض الزراعية من سفى الرمال التى تحملها الرياح الشمالية الغربية السائدة فى المنطقة • كما تقرر تغطية جسور الترع والمصارف بطبقة سمكها عشرون سنتيمترا من الطين المستخرج من الحفر وتعبيد الأجزاء الهامة منها بالأسفلت لحماية شبكة الرى والصرف من تأثير سفى الرمال •

زراعة الأشجار اولا :

وقد طلبت مؤسسة تعمير الصحارى من هيئة قناة السويس انشاء سحارة مؤقتة بقطر عشرة بوصات تحت القناة تنقل الى قلب المنطقة المياه الصالحة لزراعة الأشجار الواقية من السفى من ترعة السويس ، اذ تقرر البدء بزراعة هذه الأشجار قبل زراعة باقى الأراضى لحماية المزروعات مستقبلا •

اغنى منطقة للفواكه :

وبزراعة ما يقرب من عشر آلاف فدان بأشجار الفاكهة بهذه المنطقة يصبح اقليم القنال أغنى أقاليم بلادنا بأشجار الفاكهة فقد جاء فى احصائية عام ١٩٦٠ أن جملة الأراضى المنزرعة بالفاكهة فى مصر ١٣١١٣٩ فدانا وان محافظة الاسماعيلية تزرع ١٤٫٦ فى المائة من هذه المساحة ، فهى بذلك أغنى محافظة فى زراعة الفواكه •

نفقات البناء :

ورئى الاستنارة بامكانيات المنطقة فى أعمال الانشاء ، فتقرر التوسع فى استخدام المنشآت الخرسانية لتوفر الزلط والرمل بالمنطقة ، وقد ثبت لحسن الحظ أن معظم المناطق التى سبق أن تقرر استبعادها من المساحة المقرر زراعتها لعدم صلاحيتها للزراعة ، أمكن الاستفادة منها فى كثير من الأعمال الانشائية ، فأغلب هذه الأراضى طينية صماء ويمكن الاستفادة منها فى رصف الطرق وتبطين بعض الترع والمصارف وبعض أعمال البناء •

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

المشروع القومى لتنمية شرق ببورسعيد:

انطلاقا من الأهمية الاستراتيجية لموقع مصر ومع ظهور فكرة النقل متعدد الوسائط لنقل البضائع بأقل تكلفة واسرع وقت برز مشروع تنمية شرق بورسعيد باعتباره من المشروعات المحورية المستقبلية فى القرن الحادى والعشرين وذلك بانشاء ميناء محورى عالمى شرق تفريعة قناة السويس على البحر المتوسط.

ويعد مسمى شرق التفريعة من المسميات الجديدة فى خريطة مصر الجغرافية بعد أن تم اعادة فتح قناة السويس للملاحة البحرية فى عام ١٩٧٥، حيث بدأ العمل على توسعة ميناء قناة السويس بهدف تحقيق ازدواج المجرى الملاحى للقناة، وذلك لمساعدة السفن على عبور القناة بشكل أفضل. لذلك فقد تم شق مجرى جديد للقناة من المدخل الشمالى عند الكيلو ٥ شرق بورفؤاد وحتى الكيلو ١٧ جنوب المجرى الملاحى الرئيسى للقناة، ويبلغ طول التفريعة حوالى ١٧ كيلو متر، وتم استخدام ناتج الحفر فى ردم جزء من المياه جنوب بورفؤاد على شكل مثلث، وأطلق عليه (مثلث التفريعة)، كما أطلق على المجرى الملاحى الجديد لقناة السويس مسمى (شرق التفريعة) والان يسمى (شرق بورسعيد).

ولقد تم تأسيس الشركة المصرية لتنمية موانئ منطقة شرق التفريعة فى بورسعيد، وذلك لتقديم بعض الخدمات التى تساعد فى نهاية المطاف على جذب المزيد من المستثمرين إلى المنطقة، ويبلغ رأس مال الشركة المرخص به خمسة مليارات جنيه مصرى، ورأس المال المصدر ٥ر١ مليار جنيه موزعة على خمسة عشر مليون سهم بقيمة اسمية ١٠٠ جنيه للسهم. ومن المقترح أن تقوم هذه الشركة بعد تأسيسها بالمهام التالية:

أ ـ تنفيذ مشروعات البنية الأساسية التحتية والفوقية داخل منطقة شرق التفريعة ببورسعيد.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

ب ـ القيام بعمليات التحليل الاقتصادى والعلمى لجميع الدراسات الاقتصادية.

جـ ـ القيام بالتعاقد مع افضل الشركات والمؤسسات العالمية وتحديد الاسلوب الامثل لانشاء الميناء المحورى المركزى المزمع انشاؤه بمنطقة شرق التفريعة.

د ـ انشاء جميع الخدمات خلف الميناء المحورى والمتمثلة فى أعمال التخزين، وخدمات اصلاح وصيانة الحاويات، والصيانة الطارئة للسفن أثناء فترات الرسو والمرور بهذا الميناء.

هـ ـ بناء الوحدات البحرية ذات الحمولات المحدودة، والتى تستخدم فى خدمة الميناء والمنطقة المحيطة.

و ـ تصنيع قطع الغيار اللازمة للماكينات البحرية والمولدات، وتصنيع بعض المعدات الخاصة بأعمال الصيد، بالاضافة إلى اعمال تقطيع وتخريد السفن ذات الحمولات المحدودة والتى تعتبر قليلة الاستخدام.

ويقع الميناء الجديد والخدمات الملحقة به على مساحة ٢٢ مليون م٢ ويطول ١١ كم ويعمق ٢ كم وسيدخل فى نطاق استغلال الميناء إقامة منطقة صناعية كبرى على مساحة ٦ر٨٧ مليون م٢ جنوب الميناء المحورى، كما سيتم انشاء المنطقة الادارية العالمية لخدمة الميناء على مسافة ٧ر٤ مليون م٢، بالاضافة إلى المنطقة السياحية التى تبلغ مساحتها ٨كم٢، ومناطق للمزارع السمكية والبحريات بمسافة تقدر بـ ٥ر٩٩كم٢.. هذا مايجعله اكبر ميناء محورى من نوعه لتداول الحاويات والتجارة فى الشرق الأوسط، وسيكون الميناء الجديد على رأس قائمة ١٥ ميناء عالميا تتحكم فى توزيع ونقل التجارة العالمية.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العــــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصــدور :	١٩٩٩

ويساهم الميناء فى ادخال صناعات بحرية جديدة توفر أكثر من ٢٥٠ الف فرصة عمل كما أنه يعتبر منطقة توزيع تضم عشرة موانئ أو أكثر لمختلف الأنشطة التجارية والاقتصادية والاستثمارية وتتركز فيه حركة تدفق الحاويات منه واليه.. بالاضافة الى عمليات التصنيع ونصف التصنيع والتغليف والتخزين..

والميناء سيضع مصر على خريطة صناعة الخدمات من خلال أنشطة جديدة تتمثل فى السياحة والبنوك والتأمين وتمويل السفن وتخزين السلع وتداول الحاويات وتشغيل عماله واصلاح وصيانة السفن.. بالاضافة إلى المرور الايجابى على مركز القناة والتجارة المصرية وكذلك تنشيط المنطقة الصناعية التى ستقام خلف الميناء.

التعريف بالمشروع:

يعتبر المشروع القومى لتنمية شرق التفريعة ببورسعيد (مشروع صناعى زراعى خدمى) يستهدف تحقيق تنمية اقليمية متكاملة فى منطقة بورسعيد، ويشغل مشروع شرق التفريعة مساحة ٤٦٠ كيلو متر مربع، سيتم تخصيص مساحة ١٩ ألف فدان للمزارع السمكية، وتخصيص ١١٥٤ فدانا للاستثمارات السياحية. كما يتم التخطيط لاستصلاح وزراعة ٥٠ ألف فدان فى الجنوب فى سهل الطينة، وكذلك اعداد مساحة ٤ ملايين متر مسطح للصناعات الحرفية، ويقام المجتمع العمرانى على مساحة ١٥٠٠ فدان.

فلسفة المشروع:

وتقوم فلسفة المشروع على اساس الاستفادة من العوامل التالية:

١ ـ الموقع الجغرافى المتميز لمحافظة بورسعيد، حيث تقع فى ملتقى ثلاث قارات هى أوروبا، وآسيا وأفريقيا.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

٢ ـ الاطار القانونى لمدينة بورسعيد كأول منطقة حرة عربية.

٣ ـ كافة المزايا المتوافرة والمتمثلة فى العمالة المدربة والمواد الخام المتاحة والمنتجات الوسيطة والسوق الدولية والمحلية والاستثمارات الدولية.

٤ ـ يتيح المشروع امكانية استغلال المزايا النسبية للعالم العربى عامة ولمصر خاصة، مع امكانية تحويلها الى مزايا تنافسية خاصة فى ظل التطورات الاقتصادية العالمية.

اهداف المشروع:

يهدف المشروع القومى لتنمية شرق التفريعة بمدينة بورسعيد الى تحقيق مجموعة الاهداف الاقتصادية والاجتماعية التالية:

١ ـ اعادة هيكلة خريطة مصر العمرانية والاقتصادية والاجتماعية، حيث أنه من المأمول أن يتم تحقيق الآتى:

أ ـ جذب نسبة كبيرة من سكان الوادى الضيق المزدحم الى المنطقة الجديدة.

ب ـ توفير فرص العمل ورفع المستوى المعيشى للسكان.

جـ ـ زيادة نسبة مشاركة القطاع الخاص فى المشروعات المزمع اقامتها فى المنطقة.

٢ ـ توفير المناخ الاستثمارى المناسب الذى يساعد على جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية، وهذا يمكن من تحقيق الاتى:

أ ـ دعم البنية الاساسية اللازمة للمشروع، من طرق وشبكات اتصالات ومرافق فى مجالات الكهرباء والطاقة وغير ذلك.

ب ـ الاستفادة من وجود المنطقة الحرة الواقعة جنوب الميناء المحورى المركزى والتى تضم مناطق إقامة الصناعات الكبيرة والمتوسطة والصغيرة ـ فى تنمية الصناعات التصديرية وانتاج البدائل للمكونات المستوردة.

٣ ـ المساهمة فى زيادة الناتج القومى من خلال:

أ ـ زيادة الانتاج الزراعى والصناعى لخدمة الأسواق المحلية.

ب ـ تنمية العوائد المحققة من التجارة غير المنظورة فى قطاع النقل البحرى والخدمات المرتبطة به.

جـ ـ تنمية العوائد المحققة من التجارة غير المنظورة فى قطاع السياحة والخدمات المرتبطة به.

د ـ الاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والبشرية والرأسمالية المتاحة فى منطقة القناة بصفة عامة ومحافظة بورسعيد بصفة خاصة.

هـ ـ تنمية الانتاج من الثروة السمكية فى المزارع السمكية والبحيرات والتى تبلغ مساحتها مايقرب من ١٠٠ كيلو متر مربع.

الاستثمارات المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد:

يوضح الجدول الآتى الاستثمارات التى تم تخصيصها لتنمية محافظة بورسعيد موزعة حسب القطاعات، مع تخصيص الجزء الأكبر منها لمشروع شرق بورسعد وذلك لعام ٩٨/١٩٩٩.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

الاستثمارات المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد

(القيمة بالألف جنيه)

القطاعات	القيمة
الزراعة واستصلاح الأراضى	٧٥٤٤
الرى والصرف	١٤٤٧٨٣
الصناعة والتعدين	٦٥٠٠
الكهرباء	٦٥٢٥
البترول	٢١١٣
المقاولات	٥٣٩
نقل ومواصلات وتخزين	١٤٩٠٨٩
قناة السويس	٨٠٧٠٠
التجارة	٢٢٣٨٨
الاسكان	٥٠٠
المرافق	٩١١٠٣
الخدمات التعليمية	٢٤٨٨٥
الخدمات الصحية	٣٣٠٣
خدمات أخرى	٨٦٦٨
الاجمالى	٥٤٨٦٤٠

يتضح من الجدول السابق مايلى:

تقدر اجمالى الاستثمارات المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد فى عام ١٩٩٩/٩٨ بنحو ٥٤٨ر٦٤٠ مليون جنيه، وذلك طبقا لخطة التنمية لعام ١٩٩٩/٩٨. تم توزيع هذه المبالغ المخصصة للاستثمار على القطاعات المختلفة

* المصدر: وزارة التخطيط (١٩٩٨)، خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية لعام ـ ١٩٩٩/٩٨ ـ العام الثانى من الخطة الخمسية الرابعة (٩٧ ـ ١٩٩٨ ـ ٢٠٠١/٢٠٠٢)، المجلد الأول، مايو.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

بنسب مختلفة، وفيمايلى توضيح لتوزيع هذه الاستثمارات طبقا لأولوية التوزيع على هذه القطاعات:

أ ـ يقدر نصيب قطاع النقل والمواصلات والتخزين بحو ٠٨٩ر١٤٩ مليون جنيه بنسبة ٢٧٪ من جملة المبالغ المخصصة لتنمية محافظة بورسعيد.

ب ـ يقدر نصيب قطاع الرى والصرف بنحو ٧٨٣ر١٤٤ مليون جنيه، بنسبة ٤ر٢٦٪ من جملة المبالغ المخصصة للاستثمارات.

جـ ـ بالنسبة لنصيب قطاع المرافق فيقدر بنحو ١٠٣ر٩١ مليون جنيه، بنسبة ٦ر١٦٪ من جملة المبالغ المخصصة للاستثمارات فى المحافظة.

د ـ اما بالنسبة لنصيب قناة السويس من الاستثمارات، فهى تقدر بنحو ٧ر٨٠ مليون جنيه، بنسبة ٧ر١٤٪ من اجمالى مبالغ الاستثمار.

هـ ـ يلى ذلك المبالغ المخصصة للاستثمارات فى القطاعات الأخرى، حيث يقدر نصيب قطاع الخدمات التعليمية بنحو ٨٨٥ر٢٤ مليون جنيه بنسبة ٥ر٤٪ من الاجمالى، كما يقدر نصيب قطاع التجارة بنحو ٣٨٨ر٢٢ مليون جنيه بنسبة ١ر٤٪ من الاجمالى ويقدر نصيب قطاع الخدمات الأخرى بنحو ٦٦٨ر٨ مليون جنيه بنسبة ٦ر١٪ من الاجمالى.

و ـ كما يقدر نصيب قطاع الزراعة واستصلاح الأراضى بنحو ٥٤٤ر٧ مليون جنيه بنسبة ٤ر١٪ من جملة المبالغ المخصصة لتنمية المحافظة.

ز ـ كذلك يقدر نصيب قطاع الصناعة والتعدين بنحو ٥٠٠ر٦ مليون جنيه، بنسبة ٢ر١٪ من جملة المبالغ المخصصة للاستثمارات، ونصيب قطاع الكهرباء من الاستثمارات يقدر بحوالى ٥٢٥ر٦ مليون جنيه بنسبة ٢ر١٪ من الاجمالى.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

محاور تنمية المنطقة:

المحور الأول: التنمية الصناعية.. تتمثل فى المنطقة الحرة الصناعية تضم هذه المنطقة مختلف انواع الصناعات الثقيلة والمغذية والتجميعية والصناعات البحرية والمينائية.

المحور الثانى: التنمية السياحية.. حيث تتمتع منطقة شرق بورسعيد بسواحل لم تستغل بعد وهى من أجمل الشواطئ فى مصر بل وفى حوض البحر الابيض بأكمله، وتم التخطيط لاقامة ثمانى قرى سياحية على امتداد هذه المنطقة تصل الى ١١ قرية سياحية مستقبلا على شاطئ بورسعيد.. واقامة مطار دولى لخدمة حركة السياحة والمستثمرين والتصدير والاستيراد فى المنطقة الصناعية المجاورة وكذلك حركة الشحن والتصدير بالميناء الجديد.

المحور الثالث: التنمية الزراعية.. وهو فى منطقة أراضى الاستصلاح بأراضى سهل الطينة التى تقع فى جنوب المنطقة الصناعية وبها ١٢٠ الف فدان تصلها مياه نهر النيل عبر ترعة السلام، وتقرر اقامة ٥ قرى نموذجية ومركز ادارى لها لاستيعاب حركة الاستيطان بالمنطقة وسيلحق بهذه القرى مجتمع سكنى جديد للعاملين بالمنطقة الحرة وتستوعب هذه القرى ١٥٠ الف نسمة وسيطلق عليها «بورسعيد الجديدة» مع توفير كافة الخدمات والمرافق من مدارس ومستشفيات واسواق وبنوك ومراكز شباب ورياضة ونواد اجتماعية للترفيه، وهذه الرقعة الزراعية ستنقل محافظة بورسعيد لأول مرة فى تاريخها من محافظة مستهلكة الى محافظة منتجة للمنتجات الزراعية ومصدره لها وستقام على هذه المنتجات عدة مشروعات للتصنيع الزراعى مثل مشروعات التجفيف والتعليب لمنتجات الخضروات والفاكهة.

الموضوع الرئيسى : شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : محمد ندا
الموضوع الفرعى : | رقم العـــــدد :
المصـــــدر : (كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة) | تاريخ الصـــدور : ١٩٩٩

المحور الرابع: تنمية الثروة السمكية.. حيث توجد ٥٠ الف فدان جنوب الميناء والمنطقة الصناعية وهى شبه بحيرة يجرى تطويرها وتحويلها الى منطقة مزارع سمكية لانتاج اجود انواع الاسماك للاستهلاك المحلى والتصدير.

فرص الاستثمار فى منطقة شرق التفريعة ببورسعيد:

من المقترح توطين واقامة عدد من المشروعات الرئيسية فى منطقة شرق بورسعيد حيث تهدف هذه المشروعات الى دفع حركة التجارة العالمية، وتسهم فى تحقيق التنمية الاقتصادية بالمنطقة. كذلك تعمل هذه المشروعات على توفير فرص عمل للشباب وبالتالى تصبح هذه المنطقة نقطة جذب للسكان، ويمكن توضيح هذه المشروعات المقترح اقامتها فى هذه المنطقة على النحو التالى:

١ ــ الميناء المحورى المركزى:

يقع الميناء المحورى المركزى موازيا لتفريعة قناة السويس بعمق ٢ كيلومتر، ويبلغ طول هذا الميناء حوالى ١١ كيلو متر، وتقدر مساحته بنحو ٢٢ر٥ كيلومتر مربع.

٢ ـ المنطقة الصناعية الحرة:

تقع المنطقة الصناعية الحرة جنوب الميناء المحورى المركزى وتقدر مساحة هذه المنطقة بنحو ٨٧ر٦ كيلومتر مربع، وتضم مناطق للصناعات الثقيلة والمتوسطة والصغيرة ومراكز للخدمات الصناعية.

٣ ــ المنطقة الادارية العالمية:

تقدر مساحة المنطقة الادارية العالمية بنحو ٤ر٧ كيلومتر مربع، وتضم توكيلات شركات الملاحة البحرية العالمية والمصرية، وكذلك فروع لشركات الطيران والبنوك وشركات.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	
المصـــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

تحديات الاستثمار فى منطقة شرق التفريعة:

هناك عدد من المعوقات التى تمثل تحديات للمشروع القومى للتنمية شرق بورسعيد نذكر منها مايلى:

المعوقات القانونية:

نتيجة لقيام وزارة الأشغال العامة والموارد المائية بتمليك أراضى زراعية بسهل الطينة لبعض المنتفعين، ويمكن القضاء على هذه المعقوات من خلال إقامة شركة مساهمة زراعية.

المعوقات التشريعية:

وهى المعوقات المرتبطة بالقوانين والتشريعات التى تفرضها الدولة على المشروع، ويتطلب القضاء على هذه المعقوقات صدور قانون من المجلس التشريعى بمنح الهيئة القومية بالمشروع صلاحية تحديد نطاق المناطق الحرة العامة والخاصة داخل البلاد.

المعوقات المالية:

وتتمثل هذه المعوقات فى عدم توافر الأموال اللازمة لاقامة البنية الأساسية للمشروع، وبالتالى يجب أن تتوافر هذه الأموال اللازمة لاقامة البنية الأساسية للمشروع، من أجل جذب رؤوس الأموال الأجنبية اللازمة للاستثمار.

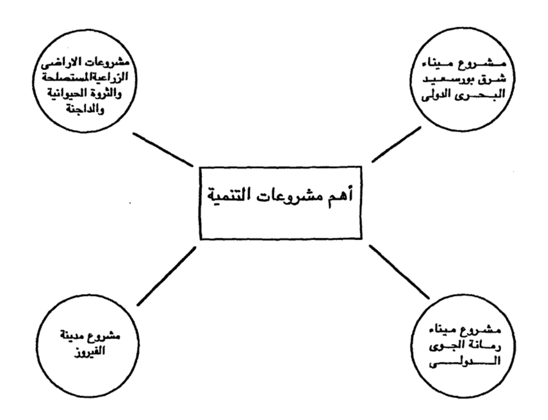
المعوقات الإدارية:

تتمثل فى تعدد الجهات المعنية بالموافقة على المشروعات الاستثمارية، مما يستنفذ جهدا ووقتا كبيرا من المستثمرين، كما يؤدى ذلك الى ضياع الفرص الاستثمارية التى يمكن الاستفادة بها من جانب المستثمرين، وبالتالى لابد من أن تقوم الحكومة باعادة النظر فى سياستها تجاه الاستثمار بمنطقة شرق بورسعيد بحيث تختصر الاجراءات الروتينية التى تضعها لقبول أى مشروع استثمارى.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

أهم مشروعات التنمية فى بورسعيد:

هناك مجموعة من مشروعات التنمية التى من المتوقع أن تغطى مجالات عديدة فى مدينة بورسعيد، يمكن توضيحها من خلال الشكل التالى:



الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

أولا: مشروع ميناء شرق التفريعة البحرى الدولى:

يعد مشروع ميناء شرق بورسعيد البحرى الدولى من المشروعات الهامة التى تدخل ضمن الاستراتيجية الاقتصادية العملاقة لتطوير مدينة بورسعيد، باعتبار هذه المدينة جزءا هاما من خريطة مصر الاستثمارية القومية، ويهدف هذا المشروع الى انشاء ميناء محورى عالمى شرق تفريعة قناة السويس بحيث يضم هذا الميناء محطة حاويات عميقة تخدم حركة اعادة الشحن فى منطقة شرق البحر المتوسط.

فلسفة المشروع وتقوم على مايلى:

١ ـ توفير المساحات التخزينية اللازمة للتوسعات المستقبلية فى هذا الميناء، وذلك لتنفيذ خطط التنمية الشاملة.

٢ ـ العمل على تنفيذ وتطبيق نظام متكامل وكفء للنقل متعدد الوسائط فى هذا الميناء، ودعمه بشبكة جديدة من الطرق البرية داخل البلاد.

٣ ـ انشاء طريق دولى بمحاذاة شرق قناة السويس من بورفؤاد وحتى بورتوفيق، ومن شرق البحيرات المرة الى نخل فى قلب سيناء، ومنها إلى نويبع وايلات والعقبة، وخط آخر بموازة الساحل الشمالى حتى العريش ورفح وغزة.

الموقع الجغرافى:

يمتد ميناء شرق بورسعيد البحرى الدولى من الكيلو ٥ جنوب شرق تفريعة قناة السويس من الناحية الشرقية، وحتى الكيلو ٣٠ جنوبا موازيا لمجرى قناة السويس، ويتخذ السوق الشرقى للميناء خطا منحنيا، إذ يمتد من الشرق بعرض يبدأ من ٣ كيلو متر، ويزداد اتساعا كلما اتجهنا جنوبا حتى يصل الى ٢٠ كيلومتر.

ومن المتوقع ان تكون المساحة الاجمالية لمشروع الميناء من ٢٢٠ الى ٢٥٠ كيلو متر مربع. أما عن الأقسام المختلفة للميناء، فمن المقترح أن يتم تقسيمها الى أربعة أقسام هى:

١ ـ منطقة ارصفة الميناء:

وتتكون من أرصفة بحرية تصل مجموع اطوالها الى ٢٥ كيلو متر وتحتوى على ١٦٠ مرسى، بحيث تستقبل ١٦٠ سفينة يوميا.

٢ ـ المنطقة التجارية:

وتشتمل على أكبر محطة حاويات ومناطق لتخزين المنتجات المصنعة فى المنطقة الصناعية فى الميناء وبضائع الترانزيت ومخازن الغلال.

٣ ـ المنطقة الصناعية:

يقام فى هذه المنطقة الصناعية المشروعات بغرض التصدير، وتستفيد المشروعات المقامة من الميناء فى استيراد المواد الأولية والنصف المصنع.

٤ ـ المنطقة السكنية:

يتم انشاء هذه المنطقة بغرض توفير اماكن لاقامة موظفى وعمال الاقسام المختلفة العاملين فى الميناء البحرى الدولى بشرق بورسعيد.

أهداف مشروع ميناء شرق بورسعيد البحرى الدولى:

تتمثل أهم الأهداف المرجوة لتنفيذ مشروع ميناء شرق بورسعيد البحرى الدولى فيمايلى:

١ ـ تحويل منطقة شرق التفريعة الى بورصة عالمية لكثير من السلع الاستراتيجية الهامة، حيث سيصبح هذا الميناء مركزا لتوزيع تجارة الترانزيت العالمية.

٢ ـ الابقاء على أهمية قناة السويس كشريان رئيسى للتجارة العالمية فى مواجهة المنافسة الشرسة من الموانى الأخرى.

٣ ـ تلبية احتياجات النقل العالمية، واتاحة الفرص لاستقبال الحاويات والسفن العملاقة.

٤ ـ اقامة مجتمع عمرانى جديد بسيناء يكون بمثابة خط الدفاع الاستراتيجى لمدينة بورسعيد.

٥ ـ تنشيط تجارة الخدمات بما يساهم فى تنسيط الاقتصاد المصرى، وتوفير رؤوس الأموال اللازمة للاستثمارات، وزيادة فرص العمل.

٦ ـ الاعتماد على القطاع الخاص، حيث يقتصر دور الدولة على انشاء مشروعات البنية الأساسية اللازمة للمشروع.

ثانيا: مشروع ميناء رمانة الجوى الدولى:

يتخذ هذا الميناء الجوى المقترح انشاؤه من مدينة رمانة اسما مقترحا له نظرا لأن مدينة رمانة تحده من الناحية الشمالية.

ويخدم هذا الميناء الجوى:

١ ـ سكان محافظات سيناء والقناطر ودمياط والدقهلية والشرقية لقرب المسافة بين تلك المحافظات وموقع ميناء رمانة الجوى مقارنة بمطار القاهرة.

٢ ـ سكان غزة وباقى سكان دولة فلسطين، حيث يبعد هذا الميناء الجوى عن منطقة غزة بحوالى ١٩٠ كيلو متر.

٣ ـ الطائرات العابرة، حيث يقوم هذا الميناء الجوى بتزويد الطائرات بالوقود اللازمة لها.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

ثالثا: مشروع مدينة الفيروز:

من المقترح اقامة مدينة الفيروز فى منطقة شرق بورسعيد باعتبارها امتداد لمدينتى بورسعيد وبورفؤاد، ومن المقترح أن يتم ربط هذه المدن الثلاثة ببعضها البعض من خلال جسرين أحدهما يربط مدينة بورسعيد بمدينة بورفؤاد والثانى يربط مدينة بورفؤاد بمدينة الفيروز.

ومن المقرتح اقامة مدينة الفيروز على مساحة اجمالية تصل الى حوالى ١٥٠٠ كيلومتر مربع، وتتميز هذه المدينة المقترح اشناؤها بوجود شاطئ من ناحية الشمال يصل طوله الى ١٠٠كم، يمتد من شرق التفريعة حتى مدينة بير العبد.

المزايا التى تتمتع بها مدينة الفيروز:

١ ـ الغاز الطبيعى المكتشف حديثا شمال بورسعيد وبورفؤاد، وامكانية استغلاله كمصدر من مصادر الطاقة بها.

٢ ـ معدات وسيارات وأدوات البناء وخلافه التى ستوفرها مصانع المنطقة الصناعية المقترح اقامتها فى مدينة جلبانة بنظام الاستثمار الداخلى جنوب بورسعيد.

٣ ـ توافر الثروة السمكية فى بحيرات البردويل والمنزلة والبحر المتوسط وامكانية الاستفادة منها.

٤ ـ الاستفادة من أشعة الشمس الصافية والساطعة فى اقامة سخانات شمسية للاستخدامات المنزلية.

ومن المتوقع أن تصبح مدينة الفيروز من أكبر المراكز التجارية العالمية، حيث أنه من المأمول أن تشتمل على عدد من المؤسسات الدولية والشركات المالية

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	
المصـــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩

والتجارية ومكاتب الاستشارات المحاسبية والقانونية والهندسية ووكالات الملاحة البحرية والسفر والسياحة.

رابعا: مشروعات الأراضى الزراعية المستصلحة والثروة الحيوانية والداجنة:

تتطلع مشروعات الأراضى الزراعية المستصلحة والثروة الحيوانية الى استصلاح وزراعة مابين ٥ر١ الى ٥ر٢ مليون فدان جنوب وجنوب غرب المدينة، وذلك للعمل على إمتداد منطقة شرق التفريعة والميناء البحرى بالاضافة الى تنمية الثروة الحيوانية والداجنة للعمل على تزويد المنطقة بما تحتاج اليه من اللحوم والألبان وبالتالى تأمين الاكتفاء الذاتى لها.

تم توقيع عقود الدفعة الأولى من المشروعات الجديدة بالمنطقة بتكلفة اجمالية نحو ٢ر١ مليار جنيه توفر فرصة عمل بنحو ٩٢٠٠ فرصة. والمشروعات تتمثل فى: تنمية أراض، انتاج صناعى، اعادة تصنيع خردة اسفن، انتاج الدواء والمستلزمات الطبية، انتاج مواد البناء.

من المتوقع أن يبدأ الميناء المحورى أولى مراحل التشغيل فى مطلع عام ٢٠٠٣ حيث ستبدأ المرحلة الأولى من رصيف تداول الحاويات بطول ١٢٠٠ مترا فى العمل بطاقة تداول تتضاعف حتى ٥ر١ مليون حاوية لترتفع طاقة الميناء مع عام ٢٠١١ الى ٣ مليون حاوية.

وقد أوضحت دراسة الجدوى للمشروع أن العائد المتوقع له يتراوح بين ١٤ ـ ١٦٪ من رأس المال فى السنوات الأولى من عمل حيث أنه يسهم فى جذب الاستثمارات الأجنبية لاقامة صناعات تحويلية مختلفة فضلا عن تجارة الترانزيت.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

موقف البيئة الأساسية للمشروع القومى لتنمية شرق بورسعيد:

أولا: التغذية بالكهرباء:

المرحلة الأولى:

- يتم تركيب عدد ٢ محطة محولات متنقلة جهد ٦٦/١١ ك.ف سعة ١٠ ميجافولت أمبير لكل محطة.

- جارى حاليا تنفيذ الخط الهوائى القنطرة شرق/ شرق بورسعيد بطول حوالى ٢٥ كم لتكون التغذية الكهربائية متوفرة فى آخر يناير ١٩٩٩.

المرحلة الثانية:

محطة المحولات الدائمة:

انشاء محطة محولات جهد ٢٢٠/٦٦/٢٢ ك.ف. سعة ٢×١٢٥ ميجافولت أمبير فى موقع محطة الحمولات المتنقلة.

الموقف التنفيذى:

تم طرحها مناقصة وستفتح فى ١٩٩٩/١/٢ ومن المـ ـر الانتهاء منها فى فبراير ٢٠٠٠.

محطة التوليد البخارية:

- انشاء محطة توليد بخارية قدره ٢×٣٢٥ ميجاوات تعمل بالغاز الطبيعى والمازوت بنظام الـ BOOt.

الموقف التنفيذى:

- تم اعداد القائمة المختصرة وتم الاعلان عنها فى ١٩٩٨/٩/٢٠.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

ـ تم تقديم العروض فى ١٩٩٨/١١/٣٠.

ـ من المنتظر توقيع الاتفاقيات فى الربع الأول من عام ١٩٩٩.

ـ تم استلام موقع المحطة وتم البدء فى أعمال الجسات.

ـ الموعد المخطط لبدء التشغيل ديسمبر ٢٠٠٢.

ثانيا: التغذية بالمياه:

تبلغ الاحتياجات الكلية للمنطقة ٦٠٠ ألف متر مكعب/يوم.

المرحلة العاجلة:

ـ الاعتماد على محطة مياه القنطرة شرق التى يبلغ تصرفها الحالى ٦٠٠لتر/ث.

ـ جارى الاعداد لبدء توسعات هذه المحطة لزيادة تصرفها الى ١٢٠٠ لتر/ث.

المرحلة الدائمة:

ـ جارى دراسة انشاء مأخذ للمياه على النيل فى العدلية أو جنوب فارسكور.

ـ جارى دراسة انشاء عدد ٢ خط مواسير بقطر ١٥٠٠ مم لنقل المياه العكرة إلى محطة تنقية المياه المقترح اقامتها خارج حدود المشروع.

ـ مقترح انشاء محطة لتحلية مياه البحر بجوار محطة توليد الكهرباء بطاقة حوالى ٢٠ ألف متر مكعب/ يوم لتغذية المنطقة السياحية ومقترح انشاءها بنظام الـ BOOT.

ثالثا: الطرق:

١ ـ طريق القنطرة/ العريش:

تطوير وإزدواج الطريق ليصير ٤ حارات مرور مفصولة بجزيرة وسطى.

٢ ـ مقترح انشاء وصلتين اقليميتين لربط الميناء المحورى والمنطقة الصناعية والمناطق الإدارية والسياحية بطريق القنطرة/ العريش.

ـ الوصلة الأولى بطول حوالى ٢٥كم فى اتجاه الجنوب.

ـ الوصلة الثانية بطول حوالى ١٢كم فى اتجاه الشرق.

٣ ـ مقترح اختيار مسار الطريق الدولى الشمالى ليمر جنوب موقع المنطقة لربطها بدول المشرق والمغرب العربى مع انشاء نفق تحت قناة السويس.

رابعا: السكة الحديد:

ـ انشاء وصلة حديدية بطول حوالى ٤٥ كم تصل منطقة الميناء بالقنطرة جنوبا ثم الاسماعيلية لربطها مع باقى شبكة الجمهورية والشبكة المقترحة فى وسط وجنوب سيناء.

ـ إنشاء وصلة حديدية بطول حوالى ٣٠كم لربط الميناء والمنطقة الصناعية بالساحل الشمالى لسيناء حتى رفح.

خامسا: الاتصالات:

المرحلة العاجلة:

ـ توفير خدمات الاتصالات للمنطقة عن طريق التليفون المحمول.

ـ عمل شبكة لاسلكى فى ٤ مواقع.

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ندا
الموضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	
المصـــــــدر :	(كتاب) مصر والمستقبل (مكتبة الاسرة)	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩

موقف التنفيذ:

ـ تم بالفعل تغطية جزء من المنطقة بخدمة التليفون المحمول وجارى استكمال باقى المناطق.

ـ بالنسبة لشبكة اللاسلكى من المقرر الانتهاء منها بعد ٥ شهور.

المرحلة الدائمة:

ـ انشاء عدد ٣ سنترالات اليكترونية لخدمة المنطقة الصناعية والإدارية والسكنية والسياحية بسعة عشرة الاف خط لكل سنترال ويمكن زيادة سعتها مستقبلا.

ـ يتم ربط هذه السنترالات بسنترال بورفؤاد عن طريق كابل بحرى أسفل قناة السويس ويتم انشاء شبكة الكابلات الرئيسية من الألياف الضوئية لربط السنترالات ببعضها والربط مع بورسعيد من خلال النفق المزمع إنشاءه.

موقف التنفيذ:

ـ مدة تنفيذ السنترالات ١٢ شهر.

ـ سيتم البدء فى العمل بعد الانتهاء من تمهيد الطرق الداخلية.

سادسا الغاز الطبيعى:

ـ امداد المنطقة بالغاز الطبيعى عن طريق ربطها بخطوط الغاز التى تبدأ من محطة بورفؤاد إلى العريش عن طريق خطين بقطر ٣٦، ٤٢ بوصة.

الموقف التنفيذى:

ـ تم اعداد خريطة خط الغاز قطر ٣٦ بوصة شرق القناة حتى العريش.

ـ تم البدء فى خط الغاز قطر ٤٢ بوصة فى الجزء الواقع غرب القناة.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	جمال فاضل
الموضوع الفرعى :		رقم العـــدد :	١٥٧٥
المصـــدر :	(مجلة) الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩/٣/١٥



أبرم البنك التجارى الدولى مصر وبنك «آى إن جى بيرنج» الهولندى اتفاقا خاصا بالمكون الاجنبى وقيمته ١٥٠ مليون دولار فى عقد إنشاء الميناء الجديد لمشروع شرق بورسعيد الذى ينفذه كونسوتيوم يتضمن أربع شركات عالمية متخصصة فى التكريك وبناء الموانى وهى :«بوسكالس ،بلاست نيدام الهولنديتين، جى بى دى نول البلجيكية ، هيونداى الكورية »،ويتضمن الاتفاق ان يضمن البنك الهولندى الشركات الاربع فى اطار استراتيجية التجارى الدولى مصر لدعم المشروعات القومية للدولة والتى وضعها مجلس اداراته وبدأ تنفيذها خلال العامين الماضيين.

قيمته ١٥٠ مليون دولار واتفاق مع «آى أن جى بيرنج» الهولندى:

التجارى الدولى يمول أربع شركات عالمية تنفذ ميناء شرق بورسعيد

ضخ ٣٠٪ من محفظة القروض فى مشروعات ذات صفة قومية

وقال رئيس التجارى الدولى محمود عبدالعزيز ان البنك اصدر خطابات ضمان مبدئية تحت مظلة مشروع تنمية بورسعيد بقيمة ٣٠ مليون دولار مضيفا انه يجرى الاتفاق على اصدار دفعة قيمتها ٢٠ مليون دولار من تلك الخطابات للشركات التى فازت بعقد تنفيذ الميناء.

ويؤكد عبدالعزيز ان ٣٠٪ من اجمالى محفظة قروض التجارى الدولى - بلغت ٩.٤ مليار جنيه نهاية عام ٩٨ بنسبة نمو ١٩٪ عن مثيلها نهاية عام ٩٧- يدفع بها البنك فى اتجاه مشروعات ذات صفة قومية ،وفى هذا السياق تجيىء مساهمة التجارى الدولى مصر التى تبلغ قيمتها ٥١ مليون دولار فى محطة كهرباء سيدى كرير من أصل تمويل قيمته ١٨٧ مليون دولار والتى ستقام بنظام «بى أوتى » بجانب قيام التجارى الدولى بدور وكيل للضمانات الخاصة بالمؤسسين .

وفى صدد المشروعات القومية يخطط التجارى الدولى مصر لتعميق دوره فى تأمين العملة الاجنبية لها والاحتياجات المالية بالعمله المحلية بصفة عامة ومشروعى شرق بورسعيد وتنمية خليج السويس بصفة خاصة وفى هذا الاطار اصدر البنك خطابات ضمان بقيمة ٦٠ مليون دولار - رصيد خطابات الضمان التى اصدرها التجارى الدولى بلغ ٤.٥ مليار جنيه نهاية عام ٩٨ كان ٣.٨ مليار جنيه نهاية ٩٧ - لثلاث شركات دولية متخصصة فى التكريك والحفر فى البحر وتتواجد فى مشروع ميناء العين السخنة من اصل ١٢ شركة مقاولات دولية اجرى معها التجارى الدولى مصر اتصالات اسفرت عن تقدمها اليه بطلبات اصدار خطابات ضمان نهائية لاعمالها ضمن مشروع تنمية خليج السويس ،وعلى أثرها اصدر التجارى الدولى خطابات مبدئية بما قيمته ٢٪ من قيمة العطاءات تم زيادتها الى ٥٪ ثم الى ١٠٪ بما قيمته ٣٥مليون دولار .

ويدرس التجارى الدولى مصر والاستشارى المصرى لمشروع نفق بورسعيد الذى سيقام تحت قناة السويس طلبات تمويل المقاولين المنفذين ،وكان تم عقد اجتماع ضم الاستشارى المصرى للمشروع وشركات متخصصة فى اقامة انفاق تحت الماء.

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد الدردير
الموضوع الفرعي :		رقم العـــــدد :	٤١١٥٥
المصـــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩/٨/١١

الجنزوري عقب توقيع عقد محطة حاويات ميناء شرق بورسعيد:

معدل النمو وصل العام الحالي إلى ٦٪ ونأمل وصوله إلى ٧٪ العام المقبل

نتوسع في إنشاء المشروعات بنظام B.O.T لتتفرغ الحكومة للخدمات الأساسية للمواطنين

الحكومة أنفقت ١,٥ مليار جنيه في إقامة المجرى الملاحي وتجهيزات ميناء شرق بورسعيد

متابعة:
محمد الدردير

شهد الدكتور كمال الجنزوري رئيس مجلس الوزراء أمس بمقر مجلس الوزراء توقيع عقد تنفيذ انشاء وإدارة محطة حاويات ميناء شرق بورسعيد بنظام B.O.T بين قطاع النقل البحرى المصرى وشركة قناة السويس لتداول الحاويات وشركتين عالميتين احداهما هولندية والاخرى دنماركية.

واعلن الدكتور كمال الجنزورى رئيس مجلس الوزراء عقب توقيع العقد ان سياسة الرئيس حسني مبارك تعتمد اساسا على تنمية الاقتصاد المصرى والخروج من الوادى القديم إلى الآفاق المصرية الرحبة والعمل على زيادة النمو الاقتصادى وزيادة دخل الفرد.

وقال رئيس مجلس الوزراء: إن معدل النمو فى الناتج المحلي الاجمالى يبلغ حاليا ٦٪ سنويا وان توقيع هذا العقد يعتبر بداية لتنفيذ سياسة الرئيس مبارك تجاه التنمية الشاملة.

وقال: ان مصر سعت للخروج إلى الأراضى الجديدة بعيدا عن الوادى القديم وتقوم حاليا بتنفيذ مشروعات ضخمة فى جميع الارجاء، كما اخذت بنظام B.O.T لتنفيذ المشروعات فى الطرق والموانئ والأرصفة والنقل والمطارات حتى تقوم الدولة بواجبها لتقديم الخدمات الرئيسية للمواطنين وعلى رأسها التعليم والصحة ورعاية الشباب وغيرها من الخدمات الاخرى.

وقال رئيس مجلس الوزراء: اننا نأمل فى ان يصل معدل النمو فى العام المقبل إلى ٧٪.

وأضاف ان مصر انفقت ١,٥ مليار جنيه فى اقامة المجرى الملاحى والتجهيزات الخاصة بميناء شرق بورسعيد الذى تم توقيع العقد الخاص لمحطة الحاويات به امس وان هذه المحطة تتكلف ٤٨٠ مليون دولار ويشارك فى تنفيذها شركتان هولندية ودنماركية بنسبة ٦٠٪ والجانب المصرى يقوم بتنفيذ النسبة المتبقية (٤٠٪).

ويشارك فى التنفيذ من الجانب المصرى الجهاز المصرفى ورجال الاعمال المصريون.

وقال الجنزورى ان مصر انفقت ما يقرب من مليار جنيه فى مشروع ميناء العين السخنة وان محطة الحاويات بهذا الميناء تتكلف نحو ٢٠٠ مليون دولار بنظام B.O.T.

ووجه الدكتور الجنزورى الشكر إلى وزير النقل والمواصلات ومحافظ بورسعيد وقطاع النقل وهيئة قناة السويس لمساهمتهم فى هذا المشروع القومى.

وأعلن المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات انه بتوقيع هذا العقد تتم من خطوات تنفيذ المرحلة الأولى من ميناء شرق بورسعيد والتى تتكون من محطة حاويات طول رصيفها يصل إلى ٢٤٠٠ متر وبطاقة ٣,٥ مليون حاوية فى السنة.

وقال انه يجرى حاليا العمل فى حفر الممر الملاحى بطول ١٣ كيلومترا وعمق ١٨,٥ متر وبناء حاجز الأمواج بطول ٢٣٠٠ متر ويقوم بتنفيذ هذا العمل ٤ شركات اجنبية عالمية وشركة مصرية، وقال ان طول الرصيف سيصل الي ١٢٠٠ متر وعمق ١٦,٥ متر ووقع العقد مع مجموعة مكونة من شركة مصرية وشركة ايطالية ذات خبرة طويلة فى انشاء هذا النوع من الأرصفة وتم بالفعل تسلم موقع الرصيف وبدأ العمل فى التجهيزات الأولية له.

وأوضح المهندس سليمان متولى انه تم طرح عملية انشاء وإدارة المحطة في مناقصة عالمية بين كبريات الشركات العالمية المتخصصة فى ادارة محطات الحاويات بالتعاون مع رأس المال المصرى حيث رست على افضل العروض التى تقدمت فى المناقصة وبما يتماشى مع الصالح القومى المصرى.

وأشار إلى انه تم توقيع العقد امس بالاحرف الأولى مع شركة قناة السويس لتداول الحاويات وهى شركة مساهمة مصرية تحت التأسيس برأس مال مشترك، وقال ان جميع اعمال أنشاء المرحلة الأولى من ميناء شرق بورسعيد تتواكب مع بعضها ومع توصيل البنية الاساسية إليها لتستكمل جميع الأعمال فى مارس ٢٠٠١ على ان تبدأ محطة الحاويات العمل فى أول سبتمبر ٢٠٠١.

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة	اسم كاتب المقال : محمد الدردير
الموضوع الفرعي :	رقم العدد : ٤١١٥٥
المصدر : الاهرام	تاريخ الصدور : ١٩٩٩/٨/١١

واضاف ان الحكومة ستتولى حفر وتجهيز الممر الملاحي للميناء المحوري بشرق بورسعيد وانشاء حاجز الأمواج والرصيف وتوصيل البنية الأساسية (طرق - سكة حديد - كهرباء - مياه) إلى حدود محطة الحاويات وتتكلف الدولة فى ذلك حوالى ٣٠٠ مليون دولار بخلاف البنية الاساسية للمشروع وتتكفل شركة الحاويات بانشاء وادارة محطة الحاويات لمدة امتياز ٣٠ سنة .

واضاف المهندس سليمان متولى أن ميناء شرق بورسعيد سيصبح نواة لأكبر محطة حاويات في حوض البحر المتوسط ويكون أكبر الموانىء التجارية العالمية حيث انه قابل للتطوير والتوسيع ليصل مجموع اطوال ارصفته إلى ١١,٨كيلومتر ويعتبر مشروعا قوميا يخدم المنطقة الحرة الجارى انشاؤها شرق بورسعيد علاوة على اتاحة الفرصة لتدريب وتشغيل عمالة فنية متخصصة من شباب مصر.

والقى ممثلو الشركتين الهولندية والدنماركية كلمتين عقب التوقيع اعربا فيهما عن سعادتيهما بتنفيذ هذا المشروع العملاق فى مصر، والتى تضع اقدامها بقوة علي خريطة الملاحة الدولية بتنفيذ المشروع العملاق فى شرق بورسعيد كما أعربا عن ثقتهما بقدرة الاقتصاد المصرى واشادا بسياسة الرئيس مبارك التى تهدف الى توجيه قدرات القطاع الخاص المصرى الى التنمية فى المشروعات الكبرى ومن بينها مشروع ميناء شرق بورسعيد الذى يحتل موقعا مهما على خريطة العالم بالنسبة للملاحة الدولية ويربط بين قارات العالم.

كما القى رجل الاعمال المصرى ابراهيم كامل كلمة قال فيها انه ينتهز هذه الفرصة لتقديم التحية والتقدير للرئيس مبارك والى الحكومة برئاسة الدكتور كمال الجنزورى وقال إن فريق المفاوضات المصرى فى هذا المشروع كان مدعما بمشاركة البنك الأهلى المصرى كممول رئيسى للمشروع.

وحضر مراسم التوقيع وزراء النقل والمواصلات والكهرباء وشئون مجلس الوزراء والصناعة والدولة للتخطيط ورئيس هيئة الاستثمار ورئيس هيئة قناة السويس ومحافظ بورسعيد.

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	حمدى تمام
الموضوع الفرعي :		رقم العدد :	٤١١٧٣
المصدر :	الاهرام	تاريخ الصدور :	١٩٩٩/٨/٢٩

قبل الزيارة المرتقبة للرئيس مبارك

ميناء شرق بورسعيد يسابق

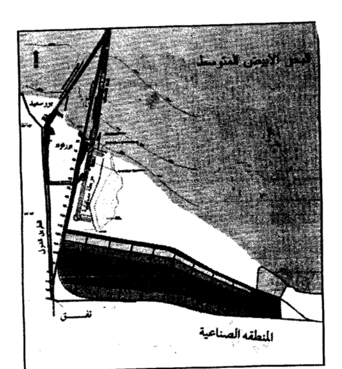


في موقع ميناء شرق بورسعيد .. المشروع القومي العملاق.. تجرى الاستعدادات لاستقبال الرئيس محمد حسني مبارك في زيارته التاريخية المرتقبة للمشروع.. حيث تحتشد الجهود.. ويتواصل فكر وجهد الانسان المصري.. وتمتزج عبقريته مع عبقرية المكان في ملحمة رائعة.. تقدم للعالم انجازا هندسيا جديدا يفتح على البحر الابيض المتوسط ومع قناة السويس.. بوابة جديدة لعلاقات التفاعل النشيط بين مصر والعالم.. ويجسد عزم وتصميم القيادة السياسية على استغلال الامكانات الواعدة لتلك البقعة الحيوية التي تلتقي عندها شرايين التجارة الدولية.. وتعظيم دور قناة السويس.. وفتح آفاق جديدة لعبور مصر الى القرن المقبل، وتحقيق آمال شعبنا في مستقبل زاهر.. وحياة افضل.

- حفر الممرات الملاحية وإنشاء أرصفة الحاويات وتمهيد المنطقة الصناعية

□

- الميناء الجديد نموذج للتنسيق والتكامل بين الدولة والقطاع الخاص



موقع الميناء المقترح

تحقيق:

حمدى تمام

الموضوع الرئيسي :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	حمدى تمام
الموضوع الفرعي :		رقم العـــدد :	٤١١٧٣
المصـــدر :	الاهرام	تاريخ الصـدور :	١٩٩٩/٨/٢٩

٢٨٠ ألف فرصة عمل يستوعبها الميناء والمنطقة الصناعية ومراكز الخدمات

● بدء تشغيل الميناء والمنطقة الصناعية عام ٢٠٠١ بدلا من ٢٠٠٧

كيف تبدو ملامح الصورة في موقع ميناء شرق بورسعيد بعد شهور قليلة من بداية العمل فى هذا المشروع الذى يسابق الزمن؟

وما هى الافاق الرحبة التى يتيحها لدعم الاقتصاد المصرى، وتدفق حركة التجارة الخارجية، وتداول بضائع الترانزيت ، وجذب الاستثمارات المحلية والعالمية للمنطقة.

هذه الحقائق الاساسية هى التى دعت ـ بالتحديد ـ الرئيس محمد حسنى مبارك الى تشجيع فكرة استغلال عبقرية المكان، واقامة ميناء محورى عالمى فى منطقة شرق بورسعيد التى تجاور قناةالسويس وتقع عند ملتقى القارات الثلاث.

رؤية ثاقبة

● ان صناعة الموانئ بمصر يمكن ان تلعب دورا اكثر اهمية مما هى عليه الآن.. وان تكون احد روافد الاقتصاد المصرى، خصوصا ان نظام النقل العالمى له بصماته التى يجب علينا فى مصر ان نرصدها أولا بأول ، وان نحاول دراستها والاستعداد لمواجهة ما بها من سلبيات والاستفادة القصوى مما بها من ايجابيات ومواجهة احتمالات تهميش دور مصر فى الاقتصاد العالمى وبحيث تفقد تميز موقعها الجغرافى.

● إنه لا تقدم لمصر دون تقدم خدمات النقل عموما، واتساع منظومة الموانئ المصرية خارج اطار المحلية الى الاقليمية والعالمية بحيث تصبح الموانئ الجديدة احد الركائز الاقتصادية للانشطة المضافة وعنصر جذب للتجارة الدولية، وتوفير فرص العمل مما يدعم الاقتصاد المصرى.

● ضرورة إنشاء وادارة ميناءى شرق بورسعيد وجنوب السويس عند منطقة العين السخنة بمفاهيم الموانئ المتطورة فى التصميم والمواصفات القياسية العالمية واستخدامها لأحدث التقنيات التكنولوجية من معدات ونظم المعلومات لتصبح ذات قدرة تنافسية عالية، والتعامل بمرونة مع انماط السفن المستقبلية بمختلف الاحجام وحفظ موقع مصر الجغرافى الفريد فى قلب خريطة العالم التجارية.

افضل الموانئ المحورية

اظهرتها الأبحاث والدراسات، اصدر الرئيس محمد حسنى مبارك توجيهاته وتكليفاته للجهات المعنية بتعبئة كل الموارد وتركيز الطاقات لانشاء ميناء شرق بورسعيد ليكون من افضل الموانئ المحورية المركزية ليس على مستوى شرق البحر الابيض المتوسط فحسب ولكن على المستوى العالمى حيث الانحراف الصفرى عن مسار الملاحة الدولية ووقوعه عند ملتقى القارات الثلاث.

وركز الرئيس فى توجيهاته على أن يكون الميناء الجديد عالى التقنية بحيث يلبى احتياجات مستخدميه وان يوفر سرعة الانجاز للاعمال المختلفة مع المرونة وانخفاض التكلفة بغية حصول مصر فى النهاية على نصيبها العادل من التجارة الدولية المنقولة بحرا وبين أوروبا والشرق.

تفكيرإيجابى

يقول الدكتور عبد الحليم بسيونى عميد مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى: لقد اثير فى البداية ان اختيار المنطقة الواقعة شرق بورسعيد لإنشاء الميناء الجديد داخل سيناء حيث التربة الطينية الرخوة والتى تعرف بالتربة السبخية، بالاضافة الى احتواء المنطقة لحقول الغام من مختلف الحروب السابقة اختيارا يجانبه الصواب، لكن مثل هذا الرأى لم يكن صحيحا بالضرورة لعدة اسباب اهمها :أن استخدام المناطق التى تتسم بهذه المعوقات والسلبيات قد يكون تفكيرا ايجابيا، لأن عدم الاقتراب لمثل هذه المناطق سوف يجعل من المنطقة جزءا مهملا لسنوات مقبلة، ويحد من اعمار هذه المنطقة وتحقيق الاستمرارية ما بين منطقة بورسعيد وشمال سيناء.

ويوضح د. بسيونى ذلك فيقول: صحيح لن منطقة شمال سيناء لا تبعد اكثر من عشرة كيلو مترات عن مدنية بورسعيد إلا ان منطقة ميناء شرق بورسعيد كانت دائما منطقة عازلة حالت دون امتداد بورسعيد تجاه الشرق (شمال سيناء) وكانت هذه ولكل هذه الأسباب والمستجدات التى المنطقة احدى نقاط الضعف خلال الحروب السابقة، وقد اظهرت الدراسات الاولية لمشروع الميناء ارتفاع تكلفة الانشاءات الخاصة بالميناء عن المعدلات العادية ، لكن مزايا الموقع واستراتيجيته تبرر هذه التكلفة بالاضافة الى ان هذه الزيادة سوف تتركز فى الانشاءات الاولية فقط، ولكن فى المقابل سيكون العائد هائلا مع احياء هذه المنطقة واستغلالها الاستغلال الامثل مع امكانية ايجاد كيانات سكنية بها مستقبلا وتحقيق التلاحم لمجتمعات الميناء.

ويضيف : انه على الرغم من التقديرات المبدئية العالية لتكلفة الانشاءات إلا أن اعمال الفكر الهندسى المصرى اسهم كثيرا فى خفض تلك التكلفة لتقترب من معدلات الانشاء فى الظروف العادية.

إمكانات واعدة

وعلى الرغم من ان جميع توقعات بيوت الخبرة العالمية التى اعدت دراسات الجدوى للمشروع العملاق قد اشارت الى انه مع افضل الظروف ـ يمكن البدء فى تشغيل ميناء شرق بورسعيد فى عام ٢٠٠٧، إلا ان الفكر الهندسى المصرى من ادارة وتخطيط

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة

الموضوع الفرعي :

المصـــــدر : الاهرام

اسم كاتب المقال : حمدى تمام

رقم العـــــدد : ٤١١٧٣

تاريخ الصـــدور : ١٩٩٩/٨/٢٩

وتنفيذ وتقنية عالية قد تمكن بنجاح من إعداد المخطط العام للمشروع لكى يبدأ النشاط الفعلى للميناء فى منتصف عام ٢٠٠١ بالاستغلال الامثل لنقاط القوة فى الدراسات وتحجيم نقاط الضعف بها.

وقد استند مشروع ميناء شرق بورسعيد الى الدراسات المتأنية التى اعدها نخبة متميزة من علماء مصر وخبرائها، ولم تكن دوافع اقامة المشروع هى وحدها على وجاهتها التى املت اختيار تلك البقعة من ارض مصر، بل كانت الامكانات الواعدة لتلك المنطقة اساسا راسخا لاتخاذ قرار انشاء الميناء المحورى العملاق شرق بورسعيد.

روح العصر

ويقول اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد الرجل الذى يتابع بهمة ونشاط المشروع الكبير منذ بداياته واذا كان مشروع ميناء بورسعيد يعد عملا هندسيا ضخما فى بناء الموانئ الحديثة، فإنه من ناحية اخرى يعد مثالا للتنسيق وتكامل الادوار بين الدولة من جهة والقطاع الخاص من جهة اخرى وسيسجل التاريخ للرئيس محمد حسنى مبارك - ليس فقط - اقدامه على اقامة هذا المشروع العملاق.. بل تنفيذ المشروع بفلسفة ورؤية جديدة تتفق مع روح العصر.

كيــف؟!

يقول المحافظ : انه لم يكن خافيا على الدولة عندما قررت اتاحة الفرصة للقطاع الخاص للاستثمار فى المشروع الجديد.. ان تلك المساهمة او المشاركة تتفق مع المفاهيم المتطورة لادارة الاجيال الجديدة من الموانئ الحديثة حيث لم يعد ذلك من مسئولية الحكومة لما تتسم به ادارة الموانئ الحديثة من المرونة الكاملة والسرعة اللازمة والاستجابة لمتطلبات السوق.

اكتساب الخبرة العالمية

ويضيف اللواء مصطفى صادق: ان مبدأ مشاركة القطاع الخاص فى ادارة ميناء شرق بورسعيد هو ما تم الاخذ به فعلا.. فقد تم اسناد وادارة استغلال ميناء تداول الحاويات إلى ادارة عالمية متخصصة لها من الخبرة والقدرة على ادارة الميناء باعلى كفاءة ومن خلال خطة تسويقية وترويجية تستند إلى الاسلوب العلمى الفعال، وقد تأسست لهذا الغرض شركة مساهمة مصرية وفقا لاحكام قانون الاستثمار بنظام المناطق الحرة برأس مال اجنبى ٦٠٪ ورأس مال مصرى ٤٠٪ وتبلغ مدة امتياز الشركة ٣٠ سنة وفقا للعقد الذى ابرمته مع وزارة النقل والمواصلات فى العاشر من شهر اغسطس الجارى بنظام الـ B.O.T بهدف تطوير العمل الادارى للميناء واكتساب الخبرة العالمية فى هذا المجال وضمان نسبة حجم تداول للحاويات على المستوى الاقليمى.

ويضيف ان الدولة لم تتوان عن تحمل اعباء اقامة البنية الاساسية البحرية والرصيف والقناة الملاحية واعمال الخدمات التى تصل تكلفتها الى اكثر من مليارى جنيه مصرى وذلك فى اطار ممارسة الدولة لدورها المحورى الذى يتمثل فى التوفيق بين ماتقوم به من أعمال التخطيط ووضع الاطار العام للمشروع والدور الذى يقوم به القطاع الخاص فى مجال الاستثمار.

ووفقا لتكليفات الرئيس مبارك بإسراع الخطى فى تنفيذ المشروع العملاق - والكلام مازال للواء مصطفى صادق - فقد تم تخصيص مساحة قدرها ٢٢,٥ كيلو متر مربع للميناء و٨٧,٥ كيلو متر مربع للمنطقة الصناعية والتجارية وتم تقسيم الميناء لانشطة تداول الحاويات الحديثة والبضائع العامة والبضائع السائبة السائلة والصب.

كما تم تخطيط الميناء طبقا للانماط الحديثة للموانئ حيث الارصفة الممتدة على استقامة واحدة مما يعظم من كفاءة استخدام الاوناش العملاقة لمحطة الحاويات ويسهل خروج ودخول السفن بحيث يستطيع الميناء بعد استكمال المخطط بالكامل تداول ما بين ٨ و ١٠ ملايين حاوية سنويا هذا بخلاف البضائع العامة.

وحيث ان المخطط العام للميناء يتسم بالرؤية المستقبلية فسوف يصاحب اعمال الميناء الانشطة والخدمات المصاحبة لاعادة الشحن مثل مراكز التوزيع ومراكز اللوجيستيات بالاضافة إلى خدمات صيانة الوحدات العامة ومجموعة الخدمات المختلفة من التوكيلات الملاحية والبنوك وشركات التأمين وشركات التوريدات البحرية هذا بالاضافة إلى أن تجاور الميناء مع المنطقة الصناعية سوف يساعد على تنشيط اعمال الميناء المختلفة.

مراحل المشروع

ويتكون مشروع شرق بورسعيد من عدة مراحل وقد بدأ التنفيذ الفعلى للمرحلة الأولى منه التى تشمل:

- انشاء رصيف للحاويات بطول ١٢٠٠ متر.
- حفر قناة الدخول من البحر الابيض المتوسط.
- دائرة الدوران الداخلية وحاجز الامواج.
- قناة الدخول من تفريعة قناة السويس.

أما المراحل التالية من المشروع فقد تقرر تنفيذها حسب الحاجة وطبقا لتطور حجم التداول داخل الميناء وتشمل:

- المرحلة الثانية وهى تتكون من امتداد رصيف الحاويات بطول ١٢٠٠ متر أخرى ليصبح الطول الاجمالى للرصيف ٢٤٠٠ متر.
- المرحلة الثالثة: امتداد رصيف الحاويات بطول ٣,٦ كيلو متر.

أما المنطقة الصناعية الحرة وتقع جنوب الميناء المحورى وتطل على بور فؤاد بالوظة فقد بدأت أعمال تمهيدها وتقسيمها وتضم مناطق للصناعات الثقيلة والمتوسطة والصغيرة ومراكز الخدمات الصناعية وتبلغ مساحتها الاجمالية حوالى ٢٧,٦ كيلو متر مربع وتليها المنطقة الادارية العالمية وتقع شرق الامتداد المقترح للمنطقة الصناعية.

وقد قسمت المنطقة الصناعية الى شرائح وكل شريحة مقسمة إلى خمسة أقسام وهذه الشرائح تتراوح مساحتها ما بين ٥ و١٢ مليون متر مربع وستوزع هذه الشرائح على شركات التنمية كل حسب احتياجه بسعر خمسة جنيهات للمتر تسدد على ٥ سنوات.

فرص العمل الجديدة

ومن المتوقع ان يستوعب مشروع شرق بورسعيد فرص عمل جديدة منها ٢٨ الف فرصة عمل موزعة على الميناء المحورى و٤٥ الفا للصناعات الثقيلة و٣٧ الفا للصناعات المتوسطة و١١ الفا لاصلاح السفن و٤٧ الفا للصناعات الصغيرة و٦٢ الفا لمراكز الخدمات باجمالى ٢٣٠ فرصة عمل بالاضافة إلى ٥٠ ألفا للعمالة غير المباشرة ليصبح الرقم الاجمالى لفرص العمل الجديدة حوالى ٢٨٠ الف فرصة عمل تسهم فى ايجاد مجتمع عمرانى جديد لا يقل عدد سكانه عن ٨٠٠ الف نسمة مما يسهم فى خلخلة السكان فى الوادى القديم فى اطار السياسة السكانية الحالية التى تهدف إلى إعادة توزيع الخريطة السكانية.

ومنذ شهور قليلة كانت الأرض التى سيقام عليها ميناء شرق بور سعيد كما هى تماما منذ الاف السنين عبارة عن أرض ملحية داخل صحراء سيناء على الجزء الآسيوى من أرض مصر، ولكن الموقف تغير تماما بفضل الخبرات والكفاءات المصرية، ونتيجة تضافر جهود العديد من الوزارات والجهات بحيث يشهد الرئيس خلال زيارته المرتقبة للمشروع إنجازات تمت فى مجالات عديدة وفى مدة قياسية غير مسبوقة.

فقد انتهت أعمال تطهير منطقة الميناء والمنطقة الصناعية من الالغام ومخلفات الحروب وأشرفت القوات المسلحة على تنفيذ هذه المهام بكل دقة.

● وبالنسبة للمنطقة الصناعية هناك مشروعات يجرى تنفيذها مثل مشروع مجموعة مصر للصلب ومشروع المصنع المصرى للحديد الاسفنجية ومشروع تصنيع لمبات الكهرباء بهدف التصدير.

وتقوم وزارة النقل والمواصلات بربط الميناء عبر الشبكة الدولية لطرق الشرق الاوسط، ومع انشاء كوبرى الفردان للسكك الحديدية وكوبرى القنطرة للسيارات ونفق السيارات جنوب بورسعيد سيصبح الميناء مرتبطا ارتباطا وثيقا بالشبكات الرئيسية للدولة.

● وفى اطار البنية الاساسية للمشروع التى تتولاها الحكومة تضطلع وزارات الكهرباء والبترول والاسكان والأشغال والموارد المائية بمسئولياتها لامداد المنطقة بالطاقة والغاز الطبيعى والمياه والاتصالات وغيرها.

تعظيم دور القناة

ويقول الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس ان معدلات العمل فى الميناء تسير وفقا للبرنامج الزمنى المحدد لها مشيرا إلى أن كراكات الهيئة تقوم بتنفيذ عمليات تعميق المجرى الملاحى للميناء ورصيف الحاويات والتى يبلغ حجمها ١٢٠ مليون متر مكعب من نواتج التكريك والحفر، ويتطلب تنفيذها ١٥ شهرا بهدف الوصول بغاطس الميناء إلى ٦٠ قدما، حتى يكون قادرا على استقبال جميع سفن الحاويات والأجيال القائمة منها فى اسطول النقل البحرى العالمى مهما بلغت حمولتها.

ويضيف الفريق أحمد فاضل إن الاجهزة المختصة بالهيئة قامت بتحديد موقع المدخل الجنوبى للميناء الجديد وتنفيذ اعمال الحفر على الناشف، والحفر العميق بالموقع وبناء تكسيات المدخل الجنوبى بطول ٥ كيلو مترات. بينما أسندت وزارة النقل عمليات حفر المدخل الشمالى للميناء من جهة البحر الابيض المتوسط إلى ٦ كراكات عملاقة تملكها مجموعة من الشركات الأجنبية لانجاز المهام المطلوبة بمعدلات قياسية غير مسبوقة.

ويؤكد رئيس هيئة القناة أن تأثير ميناء شرق بورسعيد على قناة السويس هو تأثير إيجابى يتناسب وحجم الزيادة المستقبلية فى حركة سفن الحاويات من وإلى القناة لتفريغ حمولتها أو استكمال رحلتها، الأمر الذى سيسهم فى زيادة دخل القناة.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	محمد ابو السعود
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	٤١١٨٢
المصـــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩/٩/٧

مبارك يقوم بزيارة ميدانية لمشروع شرق التفريعة ببورسعيد لمتابعة معدلات الإنجاز فى الميناء والمنطقة الصناعية

استقبال شعبى حافل من أبناء بورسعيد للترحيب بالرئيس مبارك وتجديد البيعة لرئاسة جديدة

المجرى الملاحى للميناء يقام على مستوى عالمى بتكلفة ١,٥ مليار جنيه ومحطة الحاويات تستوعب ٣,٥ مليون حاويه سنويا


المشروع العملاق ببورسعيد يخلق صناعات جديدة ويوفر
٢٥٠ ألف فرصة عمل للشباب

متابعة:
محمد أبو الشهود
حمدى تمام
صابر عبدالوهاب
تصوير: أحمد عفيفى
عبدالستار يوسف
محمد عبدالفتاح

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة
اسم كاتب المقال : محمد ابو السعود
الموضوع الفرعي :
رقم العـــــدد : ٤١١٨٢
المصـــــــدر : الاهرام
تاريخ الصـــدور : ١٩٩٩/٩/٧

وسط استقبال شعبي حافل من ابناء بورسعيد جددوا فيه البيعة للرئيس حسني مبارك لفترة رئاسة جديدة، قام الرئيس أمس بجولة موسعة تفقد فيها اعمال الانشاءات الجارية في مشروع شرق التفريعة، حيث تابع الرئيس على الطبيعة مسار العمل في ميناء شرق بورسعيد خاصة المجرى الملاحي الذي بلغت تكلفته ١.٥ مليار جنيه ومحطة الحاويات العملاقة التي تستوعب ٣.٥ مليون حاوية سنويا، وشاهد الرئيس من الجو الاعمال البحرية الضخمة الممتدة في مياه البحر المتوسط والمتعلقة بهذا المجرى الملاحي الحيوي، كما تابع الرئيس مايجري تنفيذه بالمنطقة الصناعية من المشروع التي ستجعل من بورسعيد بالاضافة إلى الميناء الجديد موقعا فريدا على المستوى العالمي والاقليمي في حركة التجارة والتصدير والاستثمار.

وقد جاءت زيارة الرئيس إلى مشروع شرق التفريعة في بداية سلسلة جديدة من الزيارات الميدانية التي يقوم بها الرئيس لتفقد المشروعات القومية الكبرى من شمال مصر إلى جنوبها.

وفي موقع مشروع شرق التفريعة استمع الرئيس مبارك الى شرح على الخرائط من المهندس سليمان متولي وزير النقل والمواصلات عن المشروع الذي يهدف الى إيجاد صناعات جديدة والخروج من الوادي الضيق وتوفير فرص عمل لالاف من الشباب.

وقال وزير النقل ان المشروع يتكون من الميناء المحوري وهو واحد من أهم ١٥ ميناء محوريا تتحكم في حركة التجارة العالمية، ويصل حجم تداول الحاويات به إلى ١.٧ مليون حاوية سنويا في المرحلة الاولى ترتفع الى اكثر من ٣.٥ مليون حاوية.

وأضاف وزير النقل ان الميناء يتحكم في حركة التجارة المتداولة بين شرق اسيا وغرب اوروبا، كما انه يقع في منطقة استراتيجية بحوض البحر المتوسط.

وقال المهندس سليمان متولي إن الدراسات الخاصة بمشروع شرق التفريعة قد استغرقت سنتين تحت اشراف الحكومة الهولندية وشاركت فيها شركات عالمية من بينها شركات هولندية وبريطانية واكدت جميعها على محورية واهمية هذا الميناء.

وأضاف انه تمت اقامة حواجز أمواج في الميناء لتأمين المراكب الداخلة اليه وتنفذها مجموعة من الشركات العالمية الهولندية والبلجيكية والكورية، وان هناك ٥ كراكات تعمل وسيتم زيادتها الى ثماني كراكات.

وأشار الى ان المرحلة الثانية سيتم خلالها اقامة الرصيف في محطة الحاويات والتي تم عمل مجسات لتنفيذه.

وقال المهندس سليمان متولي إن طول رصيف الميناء سيصل في المرحلة الاولى الى ١٢٠٠ متر وانه سيتم تعميق القناة على مراحل في المستقبل وفي خطط طويلة الاجل.

واضاف ان الرصيف مكون من الواح بعضها بجانب بعض وتنزل الى عمق ٦٠ مترا تحت سطح البحر ويتم تغطيتها بخرسانة مشيرا الى أن عرض الرصيف يبلغ ٥٠٠ متر . وقال أن هذه العملية تقوم بها شركات عالمية من بينها شركات ايطالية وبريطانية، وأشار الى انه طرح تنفيذ الرصيف أمام الشركات الاستثمارية العالمية في مناقصة عالمية مفتوحة.

وقال إن الميناء سيستوعب عددا جديدا من الحاويات بزيادة مليون و٧٠٠ الف حاوية في السنة، وقد تم تنفيذ ١٢ مليون متر مكعب لتطهير القناة، وهناك ٥ كراكات نعمل في هذا المجال وسيتم زيادتها في المستقبل، موضحا أنه تم ربط الميناء بكافة المرافق.

وقال وزير النقل والمواصلات ان هذه المشروعات القومية الموجودة تهدف الى إيجاد صناعات جديدة ومتطورة تكنولوجيا ثم الخروج من الوادي الضيق واعطاء فرصة عمل لعشرات الآلاف من الشباب.

وطلب الرئيس مبارك توضيحا عن هذه القناة لكي يفهم المواطن العادي، هل هي قناة السويس أم غيرها، فقال متولي نعم هذه هي قناة السويس الرئيسية القديمة ثم شرق التفريعة وبعدها الميناء، وهي عبارة عن آخذ فرع من المنشأ. فأشار الرئيس الى الخرائط قائلا هذا اللون الاسود ده هو الذي يعبر عما سيتم انشاؤه ، فقال متولي لا الاسود هذا الاصلي الذي كان موجودا أصلا وتبع قناة السويس ولايزال يعمل طبعا وسيستمر والجديد هو للقناة الجديدة ثم تتصل بقناة السويس على بعد ١٣ كيلو مترا.

وتساءل الرئيس هل هذا تعميق، قال متولي نعم تعميق وشق قناة اقتراب جديدة بعمق ١٨ مترا ونصف المتر، وبعد تلك نستمر على الأرض التي تمتد من الساحل هنا الى المسافة هذه بـ٣ كيلو مترات ونصف كيلو ثم نتصل مرة أخرى بشرق التفريعة.

وقال سليمان متولي لقد راعينا في الميناء الجديد أن تكون الاعماق من الخارج ١٨ مترا ونصف متر وهنا ١٦ ونصف متر وتتسع لمراكب بغاطس حتى ١٥ مترا ونصف المترتستطيع ان تحمل حتى ١٢٠ الف طن والناقلات وحاملات الحاويات هي من الجيل الاخير الذي يحمل ٦الاف و٧ الاف و٨ الاف حاوية.

وقال متولي: الحقيقة بالنسبة للميناء كانت المنطقة الموجودة هناك منطقة صعبة جدا، لان الارض لها طبيعة خاصة رخوة وضعيفة جدا ثم كانت هناك مخلفات الحروب في المنطقة وقد استطعنا دخول المنطقة بعد ان قامت القوات المسلحة بفتح الطريق لعمل المجسات والدراسات لكي نصمم هذا المشروع وقامت الحكومة الهولندية بدراسته دراسة مستفيضة ثم كلفنا احد البيوت العالمية لكي تدرسه مرة ثانية، وهذه الدراسات استغرقت حوالي سنتين واكدت أهميته الكبرى لتنفيذ هذا المشروع.

واضاف أن حكومة هولندا كلفت من جانبها بيوتا هندسية لدراسة المشروع وقامت بها بمنحة لمصر ثم لزيادة التأكيد كلفنا من ناحيتنا مكتبا استشاريا عالميا لدراسة المشروع وهنا تساءل الرئيس منين فقال وزير النقل والمواصلات: بريطاني والاثنان اتفقا على أن هذا المشروع قيم جدا، ومن الميناء إلى موقع، كما قال رئيس الشركة نعمل لإقامة محطة لمحطة الحاويات وادارتها.

وأشار الى ان الميناء سيخدم أوروبا كلها وكل منطقة حوض البحر المتوسط وأفريقيا والبحر الأحمر في نفس الوقت.

وقال وزير النقل والمواصلات أنه بعد أن تم الانتهاء من كل الدراسات كان هناك التخطيط الخاص بشرق القناة نفسها بالتنسيق الكامل مع هيئة قناة السويس بحيث لا تتعارض مع القوافل التي تتحرك داخل الميناء، ولتفقنا على المصب الذي يلتقي مع القناة على بعد ١٣ كيلو مترا.

وتساءل الرئيس مبارك عن المسافة بين المجريين، فقال متولي انها قد تصل الى حوالي كيلومتر.

وأضاف أنه بعد أن عملنا الدراسات المتعلقة بالعملية تعهدنا بفتح هذه القناة مشيرا الى أن هذه القناة فيها ٨٣ مليون متر مكعب من التفريغ وأن هناك حاليا د كراكات ستزداد الى ٨ كراكات وحاليا تم تنفيذ حوالي ١٢ مليون متر مكعب.

وأوضح أنه يتم انجاز ١٧٠ الف متر مكعب من ناتج التطهير يوميا يضاف اليه حاجز الامواج بطول ٢ كيلو و٣٠٠ متر.

وتساءل الرئيس مبارك عن المسافة بين الحاجز والمجرى الجديد، فرد متولي قائلا: حوالي كيلو، وقال: الرئيس مبارك فيه حاجز ثاني على الشمال، قال متولي الحاجز الثاني كان موجودا وهو القديم والثاني الجاري العمل فيه كي يؤمن المراكب الداخلة بحيث لا تتعرض للتيارات البحرية الموجودة في المنطقة، والعملية تم التعاقد عليها مع مجموعة من الشركات العالمية هولندية وبلجيكية وكورية، وبدأت تعمل والعمل يتقدم أسرع من البرنامج وكلها شغالة والعملية ستنتهي بإذن الله خلال ٢٠ شهرا حتى يكتمل هذا المجرى الملاحي.

وقال المهندس سليمان متولي أنه كان لابد من عمل دراسات تفصيلية للرصيف ثم مجسات ووجد أنه لكي يكون العمل امنا ننزل لاعماق ٦٠ مترا تحت سطح الارض ونبدأ وضع الاساسات وهي عبارة عن حوائط لوحية وهذه العملية رسيت على شركة ايطالية مع شركة مصرية بـ٦٠ مليون دولار.

ثم تأتي بعد ذلك المرحلة الاخيرة وهي اقامة المحطة وتوريد المعدات المتعلقة بالمحطة وتم طرحها للمستثمرين، وهنا تساءل الرئيس: يعني ذلك اننا سنقيم الرصيف فقط، فقال متولي نعم .. وهو أصعب جزء في العملية ويتكلف ٦٠ مليون دولار.

وقال المهندس سليمان متولي: إن هناك أرصفة لبضائع عامة غير رصيف الحاويات ولكن ليس في هذه المرحلة، فهذه المرحلة مقصورة على رصيف الحاويات.

وقد تم حتى الان تنفيذ ١٢ مليون متر مكعب من التطهير هنا في القناة وبمعدل ١٧٠ الف متر مكعب في اليوم ، وأشار متولي الى انه تم توفير المرافق للمنطقة الصناعية وهناك طريق يصل الى المنطقة ويخترقها حتى يصل الى الميناء.

واضاف .. خط السكة الحديد الاتي من القنطرة حتى العريش عملنا له تحويله حتى يصل .. وقد وصل حتى الان الى بئر العبد ونحن نعمل الان من القنطرة جنوبا الى الفردان ثم نستكمل بعد ذلك كوبري السكة الحديد وسينتهي العمل منه في منتصف العام المقبل.

والكوبري الكبير يتقدم به العمل بصورة كبيرة جدا وسيتم الانتهاء منه بعد حوالي ٢٠ شهرا ان شاء الله، وأضاف أن المنطقة كلها مغطاة بكل المرافق سواء طرق أو سكك حديدية وتليفونات وكهرباء ومياه الشرب والغاز الطبيعي وكل احتياجاتها موجودة.

ثم استمع الرئيس مبارك الى شرح من الفريق احمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس عن أن القناة الرئيسية الموجودة في المجرى الاصلي لقناة السويس الذي يخترق مدينة بورسعيد وعمقه ٤٢ قدما وطول ٩ كيلو مترات.

وتساءل الرئيس كيف هربت السفينة فقال فاضل إن السفينة التي هربت كانت خطرا جدا على الميناء من حيث الحاويات التي كانت بها.

وتساءل الرئيس مبارك عن وزن البواخر التي تمر في عمق القناة فقال فاضل الوزن يتراوح ما بين ١٤٠ الفا الى ١٥٠ الف طن.

وأضاف أنه حينما أردنا أن تتم توسعة وتعميق القناة خلال أعوام ١٩٧٢ و٧٤ و١٩٧٥ وجدنا أن هذه التوسعة وهذا التعميق سوف يشكل ضررا كبيرا لمديني بورفؤاد وبورسعيد فكان من الاوفق والانسب أن يعمل فرع اخر للخروج قابل للتوسيع والتعميق مع المستقبل، ومن هنا كان ضرورة عمل التفريعة عند الكيلو ١٨ أو ١٩ تقريبا، وتم شق التفريعة الشرقية لكي تستوعب التوسعة والتعميق الى ماشاء الله .. واصبح العمق فيها اليوم ٥٨ قدما أو ٦٠ قدما «نحو ٢٠ مترا».

وأشار الفريق أحمد فاضل الى أن هذه التفريعة لقناة أعطت وتعطي الفرصة للناقلات الكبيرة للمرور بحرية حتى وهي اتية من القناة من الجنوب وبالتالي كان لابد من عمل التفريعة التي استوعبت جميع أنواع السفن والحاويات على اختلاف وزنها حتى ١٨٠ الف طن .

وقال إنه تم عمل توسعة تبلغ ١٣ كيلومترا وهذه التوسعة على مسافة ٣٠٠ متر من الخط الاصلي.

وأضاف نحن في مخططنا سنصل ان شاء الله الى ٦٢ قدما في عام ٢٠٠٠ ثم ٦٦ سنة ٢٠٠٥ ثم ٧٢ في ٢٠١٠.

ثم قدم محافظ بورسعيد السيد مصطفى صادق شرحا للرئيس مبارك حول مشروع شرق التفريعة فقال إن هذا المشروع يعتبر في قلب ثلاث قارات .. افريقيا واسيا وأوروبا حيث إن جميع المراكز العالمية للتجارة حوله، مشيرا إلى أن هذا المكان يتوافر له اتصال بري، بعد إنشاء النفق، وبحري وجوي.

الموضوع الرئيسي : شرق التفريعة | اسم كاتب المقال : محمد ابو السعود

الموضوع الفرعي : | رقم العـــــدد : ٤١١٨٢

المصـــــــدر : الاهرام | تاريخ الصـــدور : ١٩٩٩/٩/٧

وأضاف أن المكان موجود حاليا وهناك مخطط ان ينشأ مطار جديد في منطقة شرق بورسعيد آن شاء الله .. وقال إن هناك شركة استثمارية ستنفذ مطارا جديدا في المنطقة حتى تخدم التجارة العالمية.

وتسائل الرئيس هل الارض تتحمل فرد محافظ بورسعيد قائلا إن الارض رخوة ولابد ان يحدث بها تعديلات بالكامل لمسافة من ٢ الى ٨ أمتار.

واضاف انه سيتم أيضا عمل النفق الجديد وأن منطقة الميناء تبلغ ٢٢٫٥ كيلو متر مربع وتسائل الرئيس عن مدى الاحتياج الى النفق فقال المحافظ هو ربط الارض لان هناك طريقا دوليا سيتجه من العريش حتى تركيا وسيمر من المنطقة لكونها نقطة العبور الرئيسية.

واضاف أن المنطقة الصناعية تقام على

مساحة ٨٧٫٦ كيلو متر مربع ومنطقة سكنية على ١٠ كيلو مترات مربعة والمنطقة المتبقية عبارة عن منطقة مزارع سمكية حيث توجد بحيرات تبلغ مساحتها حوالى ٩٩.٥ كيلو متر مربع.

واضاف أنه بالنسبة للمنطقة الاولى تم تصنيفها الى قطع وتوزيعها على المستثمرين وهناك لجنة وزارية من خمسة وزراء وأنا معهم لهذا الغرض سوف تعرض اعمالها على السيد رئيس مجلس الوزراء للتصديق.

واشار الى آن المنطقة الاولى تم الانتهاء منها تماما. أول قطعة ٢ مليون متر مربع بها مصنع حديد والقطعة الثانية بها مصنع حديد آخر ثم مصانع أخرى صغيرة.

واضاف محافظ بورسعيد قائلا ان الموقع الصناعي وموقع الميناء سيوفر فرص عمل كثيرة جدا وفى جنوب المنطقة خاصة للشباب.

فهذه المنطقة ستكون من أغلى المناطق وجاهزة لتوفير فرص عمل كبيرة جدا لا تقل عن ٣٠٠ الف أو ٣٥٠ ألف فرصة عمل للشباب.

وتسائل الرئيس عما اذا كانت، الارض التي تم تقسيمها في ترعة السادات قد تم زراعة شيء منها، فقال المحافظ، إنها فى مرحلة غسيل للارض لان بها نسبة ملوحة تعادل ثلاثة أضعاف ملوحة البحر.

واضاف أن الغاز سيصل للمنطقة اخر هذا العام وكما ستصل السكة الحديد فى منتصف ٢٠٠٠ وبهذا تكون جميع الخدمات قد اكتملت.

كما يتم دراسة الصرف الصحى بوزارة الاسكان وقال موجها حديثه للرئيس فى الزيارة المقبلة سيكون هناك الكثير إن شاء الله.

وتسائل الرئيس مبارك عن المصانع التي اقيمت فقال محافظ بورسعيد، هنا بداية المصانع، مصنعان للحديد كبداية.

وتقام أول شركة تنمية على مساحة لاستثمار ٥ ملايين متر مربع، والمنطقتان تتبعهما شركة تنمية أخرى مساحة حوالى ٢٤ مليون متر مربع وشركة التنمية تعمل

وقد تم تسليم أرض المنطقة الرابعة منذ أسبوعين وبدأ من تسلموها اجراءاتهم، وبعد شهرين ستظهر آثار عملهم.

واضاف: أن البنية الاساسية متوافرة لخدمة المنطقة، فالكهرباء وصلت فعلا منذ شهر ونصف وفي الموقع الان قوة كهربائية قدرتها ٧٠ ميجاوات، وبالنسبة للمياه بدأ خط المياه من القنطرة شرق بطول ٥ . ٢٣ كيلو وستنتهى فى ديسمبر المقبل من هذا العام.

ثم قدم الدكتور كمال الجنزوري رئيس الوزراء شرحا أمام الرئيس فقال : بسم الله الرحمن الرحيم سيادة الرئيس هذا المشروع هو مشروع عملاق هو جزء من شيء كبير جدا وهذه فرصة تشرفنا بحضور سيادتكم هنا، وقبل أن اتكلم عن هذا المشروع سأقف وقفة فيما يتعلق بالمشروع الذى ستراه سيادتك الان، لقد تم توزيع المنطقة أ، و، ب ، و، ج ، وجزء بسيط من « د » .

وأكد رئيس الوزراء أن الارض التى يأخذها المستثمرون هى تخصيص ولا يملك أن يعطيها لأحد وهناك متابعة يومية، وقال لقد قمت سيادتكم بزيارة فى ١٨ ديسمبر الماضى الى جنوب خليج السويس وكان يومها مجرد أرض توزعت وتقسمت.

وقريبا جدا بإذن الله سيادتك سترى أمرا لا يمكن للمواطن المصرى ان يصدقه، وهو أن يتم انشاء ٢٠ مشروعا على الارض للحديد والاسمدة وبتروكيماويات فى خلال ٨ شهور هذا أمر لا يمكن الإنسان أن يتوقعه.

وقال الجنزورى أن مشروع شرق بورسعيد كما شرح الزملاء، ولكنه جزء من شيء كبير جدا وأشار الى انه على مدى ١٨ سنة نعمل من لجل خريطة عمرانية جديدة لمصر، وكان يبدو للناس انه كان حلما.

واضاف الجنزورى ان المواطن قد لا يعلم ان ما انفق من استثمار خلال ١٨ سنة هو ٥٨٧ مليار جنيه ووجه من هذا المبلغ استثمارات للبنية الاساسية قدرها ٢٧٥ مليار جنيه.

وقال الجنزورى أن هناك أمرا كبيرا جدا ولابد ان يشعر المواطن بأن هناك شرايين حياة جديدة تنساب فى صحراء مصر، لو رجعنا الى بداية القرن الماضى، محمد على أقام فعلا مصر الحديثة ولكنه تعامل مع الكيان المأهول القائم وهو ٢ فى المائة من مساحة مصر انذاك .. وهذب النيل وأقام القناطر ومهد الطرق . ولكن داخل الحيز.

ولو رجعنا فى نصف القرن الحالى سنجد السد العالى عندما انشىء، كان أمرا مهما وكبيرا جدا، ولكن أقيم لحماية الكيان القائم، ولكن الحدث الجديد فى عهدك ياسيادة الرئيس. وهذا ليس مجاملة من مواطن مصرى، فالعالم كله يتكلم عنه اليوم هو أن هناك خريطة جديدة كان الناس يتصورن أنها مجرد حلم فإذا

بشكله يظهر للواقع فعلا، وسيادتك تزورون اليوم الموقع فيما يتعلق بمشروع شرق بورسعيد وغدا فى القريب ان شاء الله فى سيناء ثم فى خليج السويس ثم فى الجنوب.

وقال الدكتور الجنزورى أنه لو وقفنا هنا قليلا عند هذا القدر، سنأخذ من هذه المسافة حتى العين السخنة ٢٢٠ كيلو فى هذا الجزء، بدأنا فى أول الأمر ننشىء .لعين السخنة كميناء يتكلف مليارا وشركة عالمية بدأت العمل، بعدذلك نجد كوبرى الفردان عند الكيلو ٦٨ جنوب بورسعيد وهو خط السكة الحديد وسيفتتح فى مايو القادم وبعد ١٩ كيلو عند الكيلو ٤٨ ونصف على وجه التحديد هناك الكوبرى المصرى الياباني الذى سيخصص للسيارات، وبعد ذلك نصل الى شرق بورسعيد ثم نجد سكة حديد تخرج من كوبرى الفردان وتستمر حتى الرمانة وبئر العبد ورفح بطول ٢٢٥ كيلو، ولقد انتهى فعلا جزء كبير اليوم الرمانة وبئر العبد.

وقال الدكتور الجنزورى أنه يوجد فى سيناء ٢٨ موقعا لمحطات الكهرباء بين محطات توليد ١٨ وتحويلات ومحولات ١٠ ونجد أنه هنا عند الصحارة بدأنا نعمل ترعة الشيخ جابر بطول ١٥٤ تمتد داخل عمق سيناء علشان نزرع ٤٠٠ الف فدان وتحتها ب ٥٠٠ متر فيه خط غاز يدخل تحت القناة، وقد تم فعلا وسيتم عمل خط للغاز يصل الى منطقة شرق بورسعيد ثم يصل للعريش بطول ٨٩٠ كيلو ثم يتجه جنوبا الى عيون موسى بطول ١٥٠ كيلومترا ثم يتجه بمسافة ٢٠٠ كيلو للعين السخنة امتدادا لكى يصل الى سفاجا.

وأضاف الدكتور الجنزورى ان الكيان الكلى لخريطة عمرانية كما حلم بها سيادة الرئيس مبارك فى عام ١٩٨٢ بدأت تظهر فعلا اليوم فى شرق بورسعيد كجزء من سيناء، وغدا بإذن الله فى خليج السويس ثم بعد غد فى جنوب الوادى فى توشكى فى جنوب أسوان، وبالتالى بدأت الخريطة تتحقق والعمران ينتشر.

واشار الى انه خلال هذه الفترة وحتى عام ٢٠١٧ ستستضيف هذه المنطقة ستة ملايين نسمة سواء فى مدن القناة أو سيناء ثم جنوب أسوان وجنوب الوادى.

واختتم الدكتور الجنزورى بقوله ان اليوم أفضل بكثير من أمس.

وبعد أن تفقد الرئيس مشروع شرق بورسعيد قام بزيارة لمدينة بورسعيد حيث خرجت المدينة كلها فى مظاهرة حب رائعة تبايع الرئيس لفترة رئاسة جديدة.

وكانت مدينة بورسعيد بكل ابنائها من شباب وشيوخ ونساء، واطفال قد خرجت من الصباح الباكر فى انتظار موكب الرئيس ، وقد حمل المواطنون لافتات الترحيب والتأييد لمبايعته لفترة رئاسة جديدة.

وقد سجلت هذه اللافتات عبارات التأييد للانجازات الضخمة التى تحققت فى عصره .

كما تعالت هتافات الجماهير مرحبة بالرئيس محقق الانجازات العملاقة التى ترسم اليوم صورة جديدة لمصر.

وامتلأت الشوارع والميادين التى مر بها موكب الرئيس من مطار الجميل إلى مبنى المحافظة بالآلاف من المواطنين ومئات من لافتات الترحيب بصورة لم تشهد لها بورسعيد مثيلا من قبل.. حتى أن اللافتات قد غطت الطريق كله رغم امتداده عدة كيلو مترات وضعت بكثرتها وكثافتها سقفا على طول الطريق، وهى تحمل عبارات التأييد والمبايعة للرئيس والاشادة بالمنجزات الهائلة والمشروعات العملاقة التى يعمل الرئيس على تحقيقها من أجل اسعاد الموطنين.. وتوفير فرص العيش للاجيال القادمة.

كما تحول ميدان الشهداء حيث يقع مبنى المحافظة إلى شعلة من نور بواسطة الآلاف من اللمبات الكهربائية الملونة طوال ليلة أمس.

ومنذ الصباح الباكر زحف آلاف من أهالى المناطق القريبة والقرى والضواحى التابعة لمحافظة بورسعيد ومن قرى الصيادين فى غرب وجنوب المدينة للمشاركة فى تحية الرئيس مبارك. وهم يحملون اللافتات والاعلام ويرددون والأهازيج والاناشيد الوطنية. كما نحرت الذبائح عند مدخل الجميل ابتهاجا بمقدم الرئيس مبارك. وساهم أصحاب المطابع فى توزيع الآلاف من الصور الخاصة بالرئيس على المواطنين الذين قاموا برفعها على أعمدة الانارة فى كل مكان..

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	٤١١٨٥
المصـــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩/٩/١٠

رأى الأهرام

شرق بورسعيد... ومواجهة العولمة

يعتبر مشروع شرق بورسعيد الذى زاره الرئيس مبارك قبل أيام واحدا من أهم مشروعات مصر العملاقة، وهو يمثل بوابة مصر الحديثة على التجارة الدولية ويستثمر موقعها العبقرى على ملتقى طرق وقارات العالم.

والشاهد أن كل عناصر النجاح توافرت لهذا المشروع الحيوى الذى ينهض فى معظمه على عاتق شركات مصرية وعالمية تتحمل العبء الأكبر فى تكاليفه وقادرة على جذب استثمارات دولية له.

إن مشروع المنطقة الصناعية شرق بورسعيد نموذج لعقد عادل يوازن بين حقوق الدولة وحقوق المستثمرين ويوفر على الحكومة الاستثمارات الضخمة التى يتكلفها المشروع، ويمثل تكاملا مع سائر المشروعات العملاقة فى توشكى وجنوب شرق اسوان وفى السويس وسيناء حيث يجرى تشييد قلاع ضخمة سوف يذكرها التاريخ باعتبارها ضرورة وطنية فرضها التكدس السكانى الضخم والمتزايد فى وادى النيل وفرضتها الحاجة إلى فرص عمل جديدة تستوعب أجيال مصر المتعاقبة كما فرضتها الرغبة فى توزيع عادل لفرص التنمية على اقاليم مصر المختلفة كى يكون لكل إقليم نصيبه العادل من التقدم والنهوض.

وليس من شك فى أن إقامة هذه المشروعات القومية العملاقة كانت خيارا حتميا وضرورة عاجلة لمواجهة التطور الضخم الذى حدث على مسيرة الاقتصاد العالمى واعتماده المتزايد على مؤسسات إنتاجية وصناعية ضخمة تقوم على الاستثمارات الخاصة وتحسن استخدام التكنولوجيا المتقدمة تؤهل نفسها لتحمل اعباء البحث العلمى الذى اصبح جزءا أساسيا من العملية الإنتاجية لكى تتمكن من اختراق الاسواق العالمية والصمود فى وجه المنافسة الدولية وإيجاد جيل جديد من العمالة المؤهلة والمدربة التى تستطيع استيعاب تطبيقات التكنولوجيا ومعارف العصر وتحقيق طفرة ضخمة فى التصدير الذى لايزال يشكل واحدا من أخطر التحديات التى تواجه العمل الوطنى فى المرحلة المقبلة.

والحقيقة ان الدولة أدركت منذ بداية مشروع الإصلاح الاقتصادى أبعاد الطفرة الضخمة التى سوف تشهدها مسيرة الاقتصاد العالمى نتيجة التطور التكنولوجى الهائل فى الاتصالات والمواصلات والتدفق الضخم فى المعلومات وابتكار أدوات مالية عصرية تنقل رؤوس الاموال عبر عالم جديد تكسرت حدوده وحواجزه السياسية والاقتصادية والجغرافية، وهو مايعنى ان مصر أدركت مبكرا أهمية الإعداد للعولمة وبناء مؤسسات الدولة والمجتمع المدنى على أسس صحيحة من خلال توسيع قدرة المؤسسات المعنية على استيعاب المعارف الجديدة وقراءة المتغيرات المتلاحقة فى العالم قراءة واعية تساعد على تهيئة ظروف أفضل للتوافق والتأقلم مع هذه المتغيرات.

إن الإعداد الصحيح للعولمة لايمكن أن يتحقق إلا عن طريق تنمية القدرة التنافسية المصرية لمؤسسات الإنتاج الوطنى كى تكون قادرة على زيادة نصيب مصر من حجم التجارة الدولية، وهو مع الأسف لايزال محدودا،واستثمار الميزات النسبية التى يمكن أن تهيىء لمصر فرصا أفضل فى سوق المنافسة وبين هذه الميزات النسبية الموقع الجغرافى المتميز لمصر والذى يتجلى بوضوح فى مشروع شرق بورسعيد.

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	دلال العطوى
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	٤١١٨٥
المصـــــدر :	الاهرام (ملحق الجمعة)	تاريخ الصدور :	١٩٩٩/٩/١٠

ماذا تعنى شرق التفريعة لاقتصاد مصر؟

دلال العطوى

● لأن منطقة شرق بورسعيد التى تقع بالركن الشمالى الغربى لسيناء، تتميز بموقعها الجغرافى الفريد على المستويين الدولى والاقليمى، حيث تقع عند تلاقى البحر المتوسط مع المدخل الشمالى لقناة السويس الذى تعبره حوالى ١٦ الف سفينة سنويا تابعة لكل الخطوط الملاحية العالمية، فهى بالتالى منطقة تمثل نقطة ربط دولية بين قارات أوروبا وآسيا وافريقيا، وتعد من اقرب المواقع التى تخدم التجارة العالمية وموانى البحر المتوسط وجنوب شرق آسيا، ونظرا لحجم التجارة العالمية الضخم حاليا والمتنامى مستقبلا مع احتمالية زيادة استخدام الناقلات العملاقة، وفى ضوء محدودية عدد الموانى البحرية المؤهلة لمواجهة متطلبات هذا التطور، اتجهت بعض دول المنطقة الى إنشاء موانى محورية.... هكذا بدأ اللواء مصطفى صادق حديثه معى، وهو المسئول الأول عن بورسعيد، والذى يشرف على المشروع الكبير لشرق التفريعة بكل حماس وامل فى الغد القريب الواعد بالخير لمصر كلها.

ويضيف محافظ بورسعيد:

ومن هذا المنطلق كان توجه الدولة الى استغلال منطقة شرق بورسعيد ذات الامكانات التفاضلية التى تنافس هذه الموانى المحورية التى انشئت فى بعض دول المنطقة، وذلك بغرض تاكيد الدور الريادى لمصر على المستويين الاقليمى والعالمى، وجذب رءوس الاموال والاستثمارات العالمية لمصر ومما يدعم المستوى الاقتصادى المصرى فى التعامل مع النظم الاقتصادية العالمية الجديدة.

● وأسأل اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد ماذا يعنى مشروع شرق التفريعة لاقتصاد مصر؟؟

فيقول ان مشروع شرق التفريعة يعنى بالأرقام توفير حوالى ٢٨٠ الف فرصة عمل اجمالية موزعة على الانشطة الصناعية واصلاح السفن، فالفرص المتاحة للأيدى العاملة الجديدة فى الميناء المحورى تصل الى ٢٨ الف فرصة عمل، و٤٥ الفا للصناعات الثقيلة، ٣٧ الف فرصة عمل للصناعات المتوسطة، وفى مجال اصلاح السفن سوف تتوافر ١١ الف فرصة عمل وفى الصناعات الصغيرة ٤٧ الفا و٦٢ الف فرصة عمل فى مركز الخدمات، كما توفر المنطقة الصناعية اجماليا حوالى ٢٠٢ الف فرصة عمل وبذلك تصل جملة العمالة المباشرة الى ٢٣٠ الف عامل وجملة العمالة غير المباشرة الى ٥٠ الف عامل وتصل جملة القوى العاملة فى مشروع شرق التفريعة بكل انشطته الى ٢٨٠ الف عامل...

كما ان هذه العمالة الكبيرة العدد سوف تسهم فى انشاء مجتمع عمرانى جديد لا يقل عدد سكانه عن ٨٠٠ الف نسمة، ويسهم ايضا فى تحريك هذا العدد الكبير من السكان من المناطق ذات الكثافات السكانية المرتفعة بالوادى والدلتا الى سيناء، لتصبح هذه المنطقة التى تبلغ مساحتها حوالى ٢٢٠ كم٢ ـ اى حوالى ٥٢٤٠٠ فدان موزعة بالفدان على نحو ان تستوعب شرق بورسعيد ذات المساحة التى تقدر بـ ٤٣٠٠ فدان، حوالى ٤٣٠ الف نسمة، وبالوظة ذات الألف فدان حوالى ١٠٠ الف نسمة، و٦٠ الف نسمة داخل رمانة على مساحة ٦٠٠ فدان و٢١٠ الاف نسمة فى القنطرة شرق ذات الـ ٢١٠٠ فدان، بحيث تصل الكثافة العامة، إلى ١٠٠ شخص للفدان.

ويضيف محافظ بورسعيد:

اننا قد راعينا حسب توجيهات الرئيس مبارك ا يكون الميناء المحورى الجديد، عالى التقنية بحي يلبى احتياجات مستخدميه وان يوفر سرع الانجاز لكل الاعمال بمرو وانخفاض التكلفة حتى تق مصر ندا بند وعلى نفس مستوى الموانى المحور العالمية لتحصل على نصيبه العادل من التجارة الدولي المنقولة بحرأ والتى تترجم فى النهاية بانعاش اقتصادى واضح للدولة..

انعاشاً سياحياً أيضاً!!

ويقول اللواء مصطفى صادق محافظ بورسعيد ان مشروع شرق التفريعة بالاضافة الى ميناءه المحورى الجديد والمناطق الصناعية المختلفا داخله سوف تحقق انعاشاً سياحياً لمصر حيث انا يضم منطقة سياحية جديدة توجد على ساحل البحر شرق بورسعيد بواجهة مائية تصل مسافتها الى حوالى ٤ كيلو مترات وتنضم قرى سياحيا ومنتجعات ومراكز للخدمات السياحية ومناطق المشروعات السياحية والانشطة الترفيهية، وتبلغ مساحة هذه المنطقة السياحية داخل مشروع شرق التفريعة حوالى ٨ كم٢.

وهناك ايضا فرصة اكيدة ومضمونة للامن الغذائى الذى يتمثل فى مساحة تصل الى حوالى ٩٩,٥كم٢ لانشاء مزارع سمكية وبحيرات فى المنطقة المحصورة بين الشاطىء المطل على البحر الابيض المتوسط والحد الشمالى لكل الاستخدامات الاخرى فى المشروع العملاق...

الموضوع الرئيسى :	شرق التفريعة	اسم كاتب المقال :	احمد العطار
الموضوع الفرعى :		رقم العـــــدد :	٤١١٨٧
المصـــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـــدور :	١٩٩٩/٩/١٢

مشروع شرق بورسعيد العملاق يستعد لدخول مرحلة التشغيل

عضو مجلس إدارة شركة الفرما:

مخازن الترانزيت تبدأ العمل الشهر المقبل

..وطرح المشروع للتسويق العالمى فى يناير

أول مصنع للكابلات الضوئية ينتج فى مارس

و٤٥ مستثمرا مصريا يطلبون إقامة مشروعات صناعية

يبدأ فى شهر أكتوبر القادم تشغيل مشروع شرق بورسعيد العملاق وذلك بصورة جزئية حيث سيتم تشغيل مخازن الترانزيت التى تمت اقامتها. ويقوم بانشاء المشروع شركة تنمية المنطقة الصناعية شرق بورسعيد (الفرما) والتى يراسها الدكتور أحمد بهجت.

ويقام هذا المشروع على مساحة ٢٤ مليون متر فى شرق بورسعيد.

صرح بذلك المهندس عمرو عسل عضو مجلس ادارة شركة الفرما.. وأوضح ان الشركة تلقت حتى الآن ٦٣ طلبا من مستثمرين مصريين لاقامة انشطتهم فى إطار المشروع.. منهم ٤٥ مستثمرا طلبوا اقامة مشروعات صناعية و١٨ مستثمرا طلبوا اقامة مخازن ترانزيت وذلك برغم ان التسويق الداخلى للمشروع لم يبدأ سوى منذ منتصف اغسطس الماضى.

واوضح المهندس عمرو عسل انه سيبدأ في يناير القادم التسويق العالمي لهذا المشروع.

وذلك مع الاستعداد لافتتاح الميناء المحوري الجديد الذي سيقام في شرق بورسعيد خلال يوليو في عام ٢٠٠١ بحيث يتواكب بدء تشغيل هذه المصانع مع دخول هذا الميناء مرحلة العمل والذي سيحدث نقلة كبيرة وطفرة هائلة في حجم التجارة بين مصر ودول العالم.

وأكد المهندس عمرو عسل: ان زيارة الرئيس محمد حسني مبارك لموقع مشروع شركة الفرما يوم الاثنين الماضي لها أهمية كبيرة، حيث تمثل واقعا مهما ومشجعا لكل المشاركين والعاملين في المشروع لسرعة تنفيذه في اقرب وقت ممكن .

وأوضح المهندس عمرو عسل: ان أول مصنع سيقام في المنطقة الصناعية بمشروع شرق بورسعيد العملاق.. هو مصنع الكابلات الضوئية (الفايبر اوبتكس) والذي تقيمه مجموعة شركات الدكتور أحمد بهجت وسيبدأ انتاج هذا المصنع في مارس القادم.

وقد بدأت استخدامات انتاج الفايبر اوبتكس تتزايد علي التطور الكبير في الاتصالات الحديثة والتقدم السريع فيها حيث سيخدم تدفق المعلومات في شبكات الانترنت والمعلومات.تبلغ استثمارات هذا المصنع حوالي ٦٥ مليون جنيه، سينتج ٧٥٠٠ كيلو متر مربع من الكابلات سنويا، ويوفر ١٥٠ فرصة عمل جديدة.

وقد شارك في تاسيس شركة الفرما كل من شركة دريم لاند للتنمية العمرانية، البنك الأهلي، المقاولون العرب، شركة الاستثمار والتمويل المصرية التي يسهم فيها عدد كبير من رجال الأعمال المصريين.

أحمد العطار

